12e Année — N° 541 — 50 Centimes — 30 Janvier 1909 — Tous les Samed

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce numéro, JOE JEANNETTE A PARIS

LES CORPS A CORPS EN ESCRIME

Les corps à corps autrefois interdits en assauts, sont maintenant autorisés.

(Voir pages 74 et 75, l'article de J. Joseph-Renaud.)

Publications Pierre LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: ÉDITIONS D'ART
90, aven. des Champs-Elysées, et 9, aven. de l'Opéra

Abonnements :
Paris et départements . . . . . 24 *francs*
Etranger . . . . . 28 *francs*
Changement d'adresse : 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

A LA CORBEILLE FLEURIE

BRISE EMBAUMÉE VIOLETTE

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME

PARIS

La Semaine Comique,

Puisqu'on ne peut pas enlever la neige, qu'on en fasse au moins des tas sur lesquels les Parisiens pourront se livrer à des sports d'hiver.

MERVEILLEUSE

Application du vide au maintien

BOUTEILLE

conserve

LA CHALEUR

SANS

FEU

pendant 24 à 48 heures

INDISPENSABLE

aux

VOYAGEURS
CHASSEURS
AUTOMOBILISTES
OFFICIERS
etc.

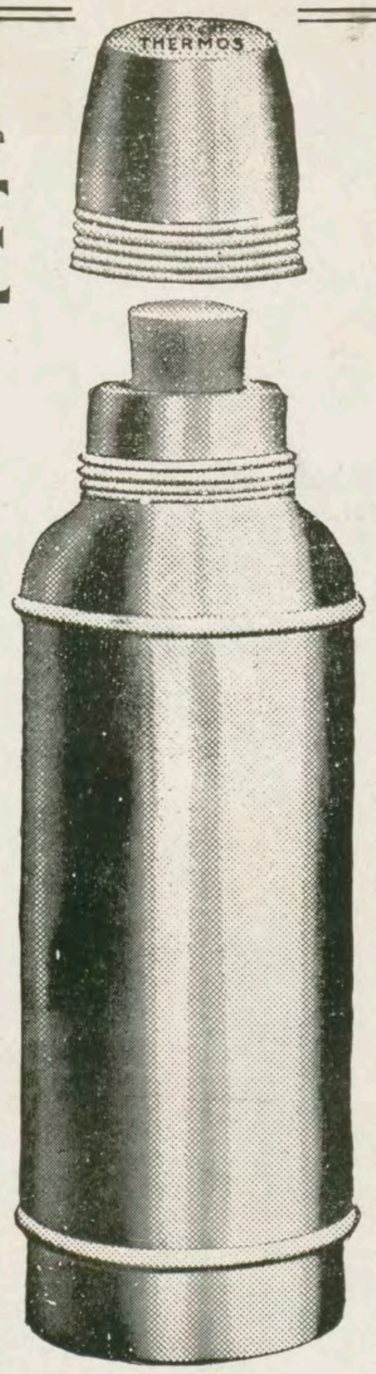
Pots à Viande

THERMOS

Prix à partir de

14 fr. 45

En Vente Partout



INVENTION

d'une température constante

THERMOS

conserve

LE FROID

SANS

GLACE

pendant plusieurs jours

INDISPENSABLE

pour

L'ALIMENTATION
DES JEUNES ENFANTS
LES MALADES
LES USAGES
DOMESTIQUES

Cafetières

THERMOS

Vente en Gros :

18, rue Grange-Batelière

PARIS

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-poste de 10f.

TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.

Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*

VOLTAIRE articulé avec Tablette pour MALADE OPPRESSÉ

DUPONT

10, rue Hautefeuille, Paris (VIe)

TÉLÉPHONE 818-67

Envoi Franco du Catalogue illustré

Aucune Succursale

par Henriot.

— Il aime ce temps-là, M. le Directeur des nettoyages de la Ville de Paris?
— Oui... nous l'appelons « l'Empereur du Grésil! »

VIN TONIQUE & HYGIÉNIQUE

BYRRH

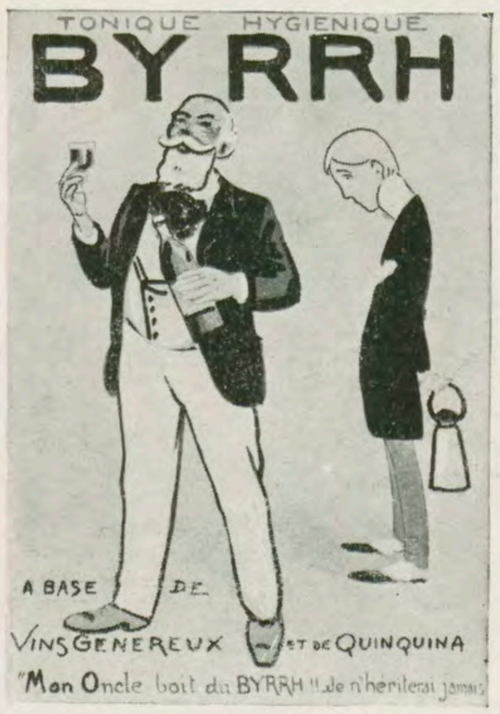
Fait avec des vins vieux exceptionnellement généreux mis au contact du quinquina et de substances amères et bienfaisantes, le **BYRRH** possède un arôme agréable et de précieuses qualités cordiales pour lesquelles il est plus particulièrement

RECOMMANDÉ

AUX FAMILLES

Le **BYRRH** se consomme à toute heure, soit pur, à la dose d'un verre à Bordeaux, soit dans un grand verre, étendu d'eau ordinaire ou d'eau de Seltz. Il devient alors une délicieuse et rafraîchissante boisson, sans perdre aucune de ses qualités bienfaisantes

Servi dans tous les établissements de consommation en bouteille d'origine, le **BYRRH** se trouve dans toutes les maisons d'alimentation



CONCOURS DU BYRRH

— VOIR NOTRE NUMÉRO DU 6 MARS 1908 —

Ruckphot, Paris

ANGELUS

L'ANGELUS

est
la plus fine
des

LIQUEURS

Pourquoi ?

Parce qu'elle
est

LA SEULE

Réellement Monastique
distillée en Charente
au

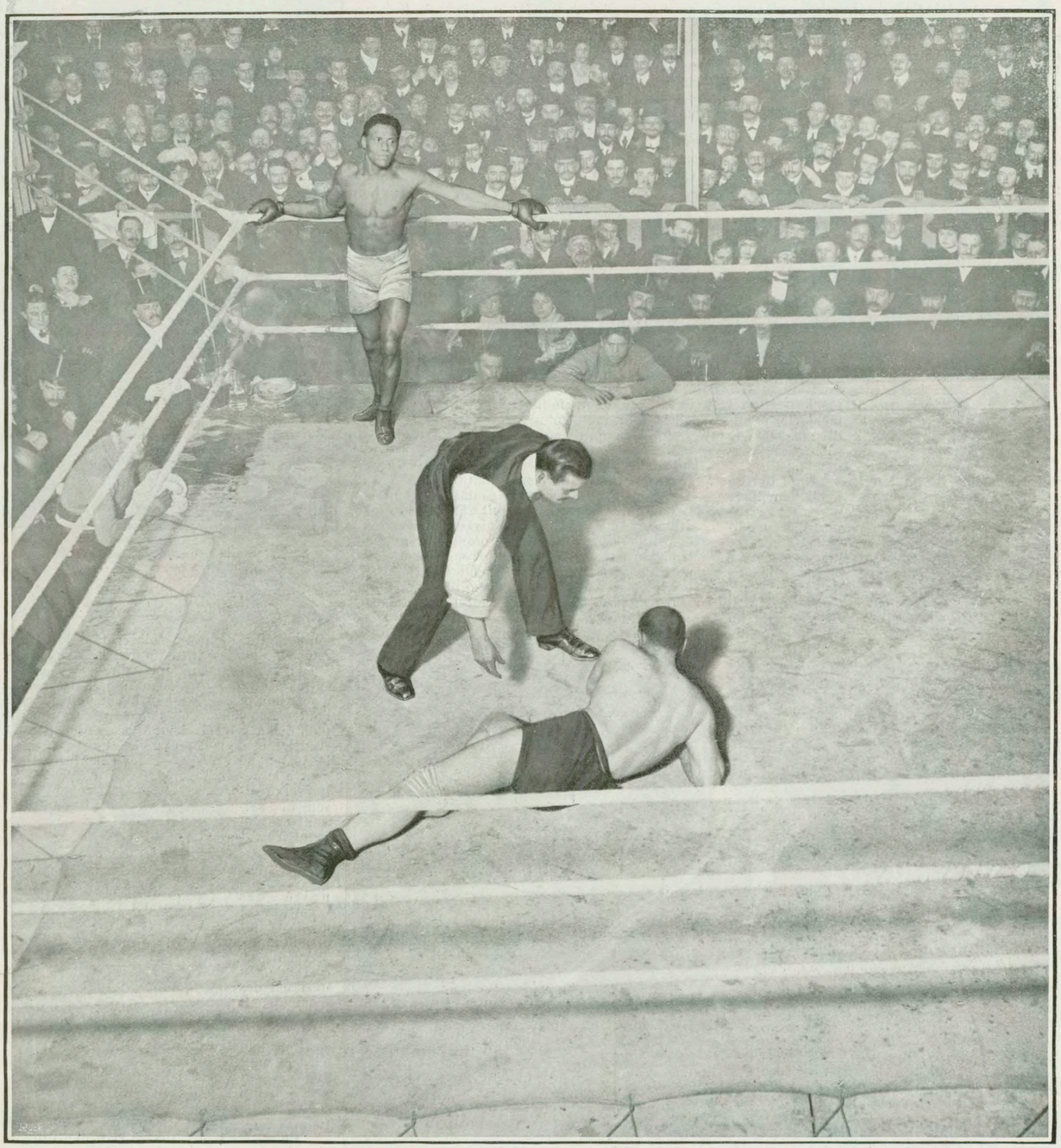
VRAI COGNAC

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements — 24 fr.
Etranger — 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

30 Janvier 1909 — N° 541
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITE :
Pages d'Annonces, la ligne — 2 fr.
La page — 600 fr.
Encartage — 750 fr.



LES DÉBUTS DE JOE JEANNETTE A PARIS (1)

Au Wonderland, samedi dernier, le célèbre pugiliste américain Joe Jeannette a effectué ses débuts devant le public parisien. Il a émerveillé la foule colossale des spectateurs par son jeu d'une vitesse rare et d'une science consommée. Son match avec Sam Mac Vea constituera le grand événement de l'année. Pour sa première rencontre, il était opposé à Ben Taylor, que Sam Mac Vea avait battu l'an dernier, à l'Hippodrome, en 11 reprises. C'est au début du troisième round que Joe Jeannette l'a mis knock-out, après l'avoir projeté plusieurs fois par terre dans le second.

(1) Voir page 81.

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays.
Published on january 30th 1909. Privilege of Copyright in the United States reserved under the Act approved march 3rd 1905, by Pierre Lafitte et Cie.

L'INITIATION AUTOMOBILE (1)

Par H. PETIT

VI. — LE PISTON

Le piston et ses segments — **Quelques tours de main pour toucher aux segments sans les casser**

Le piston est une paroi mobile du cylindre, sur laquelle s'exerce, comme d'ailleurs sur le reste de la chambre d'explosion, la pression des gaz explosés. La force qui agit de ce fait sur lui produit son déplacement, et, par suite, un travail transmis à l'arbre par une bielle.

Etant données ces diverses fonctions du piston, voyons comment il doit être construit pour les remplir.

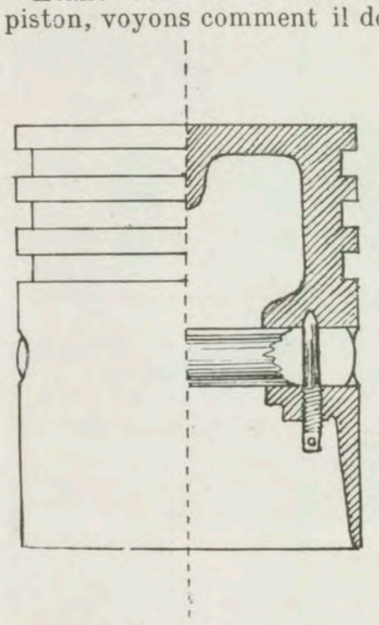


Figure 1.

Demi-coupe et demi-élévation d'un piston, montrant les rainures et l'axe.

Le fond du piston subit la forc de l'explosion il devra donc être suffisamment résistant : aussi, verrons-nous qu'il est renforcé par des nervures.

La pression est produite par des gaz, qui vont chercher à s'échapper par le plus petit orifice. Le piston doit donc fermer hermétiquement le cylindre : c'est là le rôle des segments.

Le piston se meut en ligne droite, et sa face supérieure doit rester constamment perpendiculaire à son axe de figure : Il doit donc être guidé dans le cylindre. Ce guidage est assuré par l'organe lui-même, qui devra avoir une longueur suffisante pour éviter tout coincement.

Enfin, le piston transmettra la force dont il subit l'effet à la bielle : il portera, pour cela, un organe particulier qu'on appelle axe du piston (1).

Nous voilà donc en possession d'un certain nombre de données sur le piston. Voyons comment sa forme a été pratiquement réalisée.

Le piston d'un moteur d'automobile est constitué par un cylindre en fonte, évidé et fermé à sa partie supérieure.

Il est percé, suivant un de ses diamètres, et à peu près à mi-hauteur, d'un trou destiné à loger l'axe de pied de bielle ou axe du piston.

Sa moitié supérieure, plus épaisse, porte trois ou quatre rainures, destinées à recevoir les segments.

Enfin, des nervures intérieures renforcent le fond et les parois du trou de l'axe du pied de bielle (fig. 1).

Si l'on donnait au piston le diamètre intérieur du cylindre, diminué de quelques centièmes de millimètre, si, suivant le terme d'atelier, il était ajusté à frottement doux, l'étanchéité de la chambre d'explosion serait à peu près assurée. Voyons un peu ce qui se passerait lors du fonctionnement du moteur.

Au départ, tout va bien, le piston se meut à l'aise dans le cylindre. Mais bientôt, l'ensemble s'échauffe, et s'échauffe inégalement.

La paroi du cylindre est, en effet, maintenue à une température voisine de 100° par l'eau de refroidissement. Le piston, au contraire, subit l'action directe des gaz chauds.

La chaleur emmagasinée ne s'échappe que lentement par conductibilité. La température va donc augmenter rapidement, atteindre bientôt 300°, 400° peut-être. Il va donc se dilater beaucoup plus que le cylindre, son logement deviendra trop petit, il coince, et, au besoin, ferait éclater le cylindre : en tous cas, il y a arrêt absolu du mouvement.

Nous voilà donc obligés de donner au piston des dimensions notablement inférieures à l'alésage du cylindre. C'est ainsi que, pour un moteur de 100 millimètres d'alésage, un jeu latéral de 2/10 de millimètre existera tout autour de notre piston, à la partie supérieure. En bas, comme l'échauffement est moindre, nous pourrons nous contenter de 1/10.

Les segments

Nous voilà donc obligés d'adjoindre un organe spécial pour assurer le contact parfait de la paroi mobile (piston) avec la paroi fixe (cylindre).

Cet organe est le segment.

Les segments ne sont autres que des ressorts circulaires, d'un diamètre supérieur à celui du cylindre, auxquels on a enlevé une partie d'eux-mêmes. La fente qui y est pratiquée, dont les bords sont soit obliques, soit disposés en chicane (fig. 2) permet au segment d'épouser exactement la forme interne du cylindre.

Un léger jeu doit toujours exister à froid entre les deux bords de la fente, lorsque le segment est en place, pour permettre sa dilatation.

Les segments se font en fonte douce : il est, en effet, indispensable qu'ils soient d'un métal plus mou que le cylindre, afin qu'ils soient usés par lui et qu'ils ne l'usent pas.

Ils sont logés dans les rainures du piston, au nombre de trois ou quatre.

Ils sont exactement ajustés dans le sens de la hauteur, et leurs faces sont rigoureusement dressés. Au contraire, ils doivent être moins épais que la rainure n'est profonde, pour que le piston puisse se déplacer légèrement par rapport à eux lorsqu'il subit des poussées latérales, poussées dues à l'obliquité de la bielle.

Il convient, lorsqu'on entre un piston dans son cylindre, de ne pas placer dans le prolongement l'une de l'autre les fentes des segments. S'il y a trois segments, l'usage est de placer les fentes à 120°. S'il y en a quatre, il faut les placer non pas à 90°, mais bien à 180° l'une de l'autre, sur deux génératrices placées dans le plan de la bielle (Lacoin, *Moteurs à explosion*). Aux temps de la compression et de l'explosion, le piston est, en effet, fortement appliqué contre le cylindre, précisément suivant ces génératrices, et l'espace laissé libre par la discontinuité des segments est ainsi réduit au minimum.

Fig. 2.

Deux formes de segments.

Avant de quitter la question des segments, il convient de traiter des relations du chauffeur avec les segments de son moteur.

Comment il ne faut pas faire.

Il faut se garder de chercher à trop écarter les extrémités du segment qui est en fonte et, par suite, facilement cassable.

Comment on doit placer les segments.

Prenant le segment à deux mains et dans un plan bien perpendiculaire à l'axe de figure du piston, on le fait descendre peu à peu.

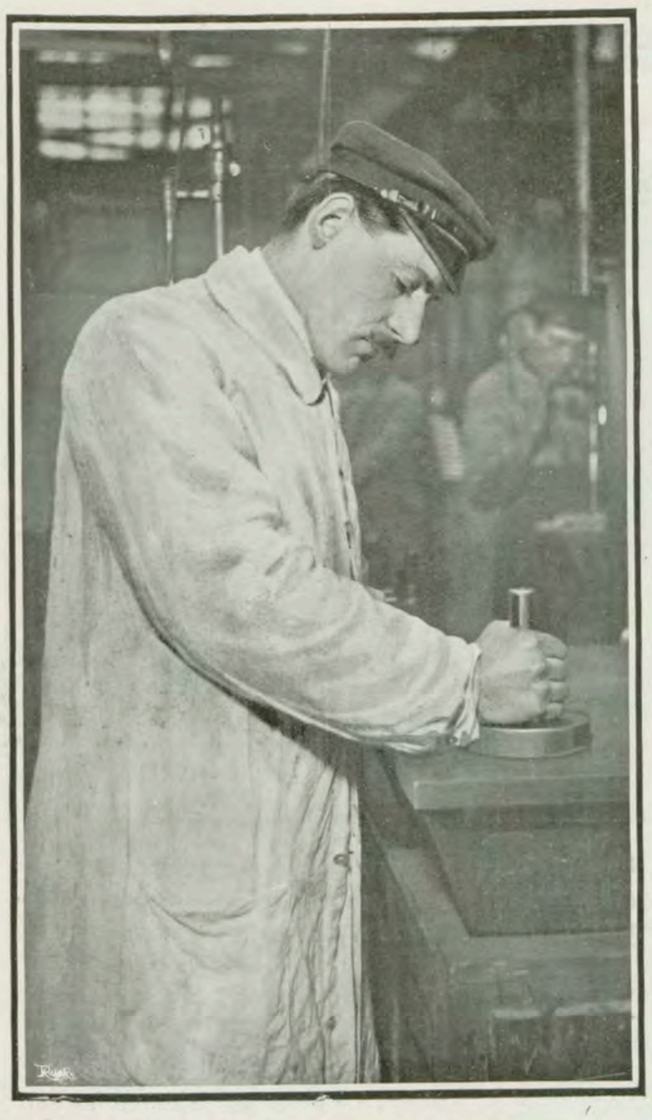
Comment remplacer un segment

Le bris d'un segment est décelé par une diminution de la compression du cylindre correspondant. Cet accident est d'ailleurs très rare dans les moteurs bien construits. On ne s'en aperçoit généralement qu'à la remise. Si l'on n'a pas de segments de rechange, il n'y a qu'à enlever les morceaux du segment cassé (qui, en certains cas, pourrait amener un grippement du piston) et à continuer avec un segment de moins.

Pour le remplacer, s'adresser autant que pos-

(1) Afin d'éviter toute confusion, c'est cette pièce que nous désignerons toujours par le mot « axe ». Quand nous voudrons parler de l'axe géométrique du piston, nous dirons « axe de figure » ou de « symétrie ».

Voir les nos 528, 535 et suivants.



Comment on rôde un segment.

A l'atelier, on entre le segment dans un mandrin spécial et on le frotte sur le marbre, recouvert de potée d'émeri.

sible au constructeur qui vous livrera une pièce complètement ajustée.

On peut être amené cependant à ajuster soi-même un segment. En ce cas, voici comme il convient de procéder :

1° Amener le segment à avoir la hauteur exacte.

Le segment à ajuster différant peu comme hauteur, de la largeur de la rainure, on disposera, sur une table, une feuille de toile émeri très fine, bien à plat, et, s'armant de patience (il en faut énormément) on usera une face du segment jusqu'à obtention du résultat cherché.

Seuls, les très habiles mécaniciens se serviront d'une lime extra-douce. Dans ce cas, on s'assurera de la rectitude de la face du segment en le promenant sur un marbre (1) enduit de rouge : toute la face du segment devra prendre la couleur, sinon, dresser encore en limant les parties qui se sont seules enduites. Répétons, d'ailleurs, que cette opération n'est pas aisée et demande une main exercée.

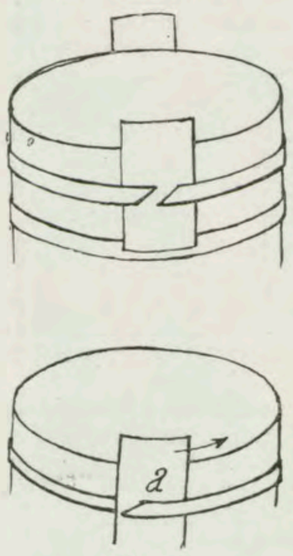


Fig. 3.

Procédé pour placer ou enlever facilement un segment, avec une ou deux plaques de tôle mince.

Voilà donc notre segment amené à son épaisseur exacte. Il faut, maintenant, lui donner la longueur strictement nécessaire.

Pour cela, on essaie de l'entrer dans le cylindre, sans le monter sur le piston. S'il y entre et que la fente n'ait pas plus d'un millimètre de largeur, tout est pour le mieux. S'il est trop court, il n'y a évidemment rien d'autre à faire qu'à le changer, aussi, agira-t-on prudemment en s'assurant tout d'abord, avant l'opération précédemment décrite, qu'il est de dimensions suffisantes.

S'il est trop long et qu'il n'entre pas, limer avec une lime plate très douce les bords de la fente, en s'astreignant à les laisser bien parallèles. Essayer de temps en temps sur le cylindre, et s'arrêter quand la fente a atteint la largeur indiquée,

A ce propos, une remarque est nécessaire : quand on présente le segment dans le cylindre, il faut l'enfoncer dans ce dernier d'au moins deux centimètres : les cylindres sont en effet, en général, légèrement évasés à leur partie inférieure, pour faciliter l'introduction du piston.

Notre segment est prêt. Il s'agit maintenant de le faire entrer dans son logement sur le piston.

Il faut, pour réussir cette opération, se rappeler d'abord que le segment est en fonte, par conséquent très fragile, d'autant plus fragile qu'il est plus froid. Avant tout essai d'introduction, il sera donc prudent de le tremper dans l'eau chaude pour augmenter son élasticité.

Pour introduire le segment sur le piston, voici la façon de procéder. Amener le piston à son point mort inférieur et l'immobiliser par des feuilles de carton glissées entre lui et le carter. Prendre ensuite deux feuilles de tôle très mince (un morceau d'une boîte de conserves) ou à la rigueur deux cartes à jouer, et les placer à l'intérieur du segment, l'une contre les becs de la fente, l'autre en face. Tenant le segment à deux mains, le faire glisser sur les deux tôles incurvées au préalable, jusqu'à ce qu'il soit arrivé en face de son logement. On retire alors les guides auxiliaires, et le tour est joué (fig. 3).

Pour sortir un segment, l'opération est plus facile : on écarte légèrement une pointe du segment et on glisse en dessous une lame métallique, qu'il suffit alors de faire tourner autour du piston, en maintenant avec le pouce l'extrémité *a* pour l'empêcher de retomber dans son logement. Le segment est complètement dégagé.

Les mécaniciens se passent d'ailleurs le plus souvent de ces feuilles de tôle, et, opérant avec plus de dextérité, se contentent de leurs dix doigts. Il est vrai, d'ailleurs, qu'il leur arrive de temps en temps quelque petit malheur.

Entrée du piston dans le cylindre Nos segments sont enfin en place. Orientons-les convenablement, et réclamons le secours d'un aide pour entrer le piston dans le cylindre.

Tandis que l'aide pose le cylindre sur le piston, prenez à deux mains ledit piston, en appuyant avec les pouces sur les deux extrémités du segment, et, avec les index, sur la partie opposée. Laissons descendre un peu le cylindre, voilà qui est fait. Il n'y a plus qu'à recommencer l'opération pour chacun des autres segments.

Si l'on avait affaire à un groupe de deux cylindres dont les deux pistons ont même calage (moteur à deux cylindres uniquement) on tâcherait de se contenter d'une main par piston ; ou bien on pourrait tenir fermés au moyen d'un fil de laiton les segments récalcitrants.

Calage des segments Quand on démonte un moteur, il convient de repérer la position des fentes des segments sur le piston : un cylindre usagé est, en effet, non pas rond, mais ovale. Les segments ont la même forme, puisqu'ils se sont rodés sur le cylindre. Il faut donc respecter leur position. Plusieurs constructeurs les fixent d'ailleurs, au moyen d'un ergot.

On a fait des fonds de piston de différentes formes, tantôt creusées sur leur face supérieure, pour augmenter leur résistance et diminuer, à volume égal, la surface de la chambre d'explosion, tantôt bombées, pour arriver à diminuer le volume de l'espace mort.

La plupart des constructeurs ont adopté maintenant la forme plate. Ils ont été guidés par la nécessité de communiquer le moins de chaleur possible au piston. C'est, en effet, entre le piston et les parois du cylindre que se produisent les plus grands frottements du moteur. Il importe donc que le graissage en soit assuré le mieux possible et ce graissage se fera d'autant mieux, que la température sera moins élevée.

Nous parlerons, la prochaine fois, à propos de la bielle et de son pied, du logement de l'axe du piston. Mais, avant de terminer cette étude déjà longue, il est intéressant de revenir un peu en arrière et de dire, en quelques mots, comment on fabrique les cylindres.

Il faut d'abord couler la fonte, et, par conséquent, se procurer un moule.

Les moules de fonderie sont exécutés de la façon suivante : autour d'un modèle en bois, exécuté par le menuisier modeleur, l'ouvrier fondeur tasse du sable argileux, maintenu dans un ou plusieurs cadres en fer.

Le moule d'un cylindre sera donc en deux parties, que l'on séparera pour enlever le modèle. Le vide intérieur du cylindre sera réservé au moyen d'un *noyau* fabriqué séparément et mis en place ensuite.

Enfin, l'espace destiné à contenir l'eau de refroidissement, sera rempli par un deuxième, relié à l'ensemble au moyen de tiges de fer entourées d'argile et passant par les trous que l'on remarque sur les cylindres finis.

Nous n'entrerons pas dans les détails de la fonte, ce qui nous entraînerait trop loin.

Remarquons seulement que l'ouvrier modeleur doit faire son modèle plus grand que l'objet qu'il veut obtenir : la fonte se contracte en se solidifiant, dans le rapport de 0,9 p. 100 environ. Aussi, le mètre employé par les modeleurs n'a-t-il pas les dimensions de l'instrument usuel : le *mètre du fondeur* a une longueur de 1 m. 09, et est divisé en 100 parties égales.

Il faut tenir compte aussi, dans le choix des dimensions du moule, du métal que l'usinage à la machine-outil enlèvera à la pièce.

Ajoutons enfin que, malgré toutes les précautions prises dans la coulée, un bon nombre de cylindres sont *rebutés* par le fabricant, soit pour des défauts de fonte (soufflures, criques), soit pour forme défectueuse. On se rendra compte, d'après cela, que le prix élevé qu'atteignent les cylindres est parfaitement justifié.

(A suivre.) H. Petit.

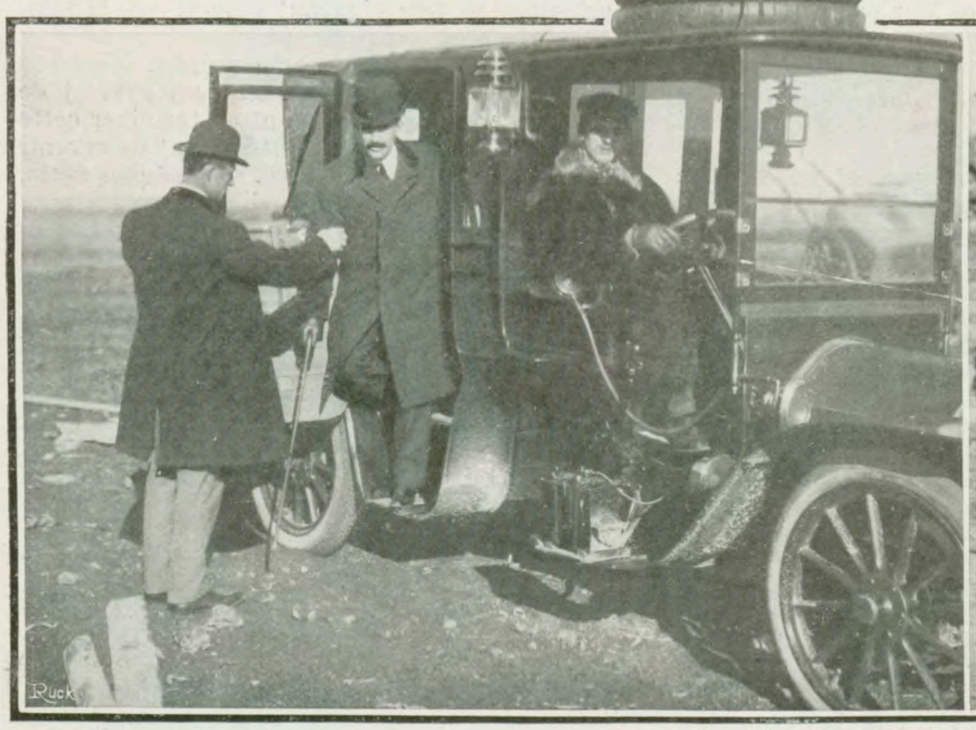
Les noms cités dans ces articles le sont à titre de renseignements techniques et en dehors de toute publicité.

Autre façon de roder un segment.

L'amateur obligé de roder un segment le frottera avec la main sur une toile émeri fine.

(1) Un marbre, en terme d'ajusteur, est une table de fonte parfaitement dressée.

LES FRÈRES WRIGHT A PAU



Les frères Wright descendant d'automobile.

Les landes de Pont-Long, où est situé le nouveau hangar des Wright, est à 12 kilomètres de Pau.

Pendant la construction.

C'est Wilbur, qui a déjà l'habitude des ouvriers français, qui leur donne les instructions pour la construction du hangar.

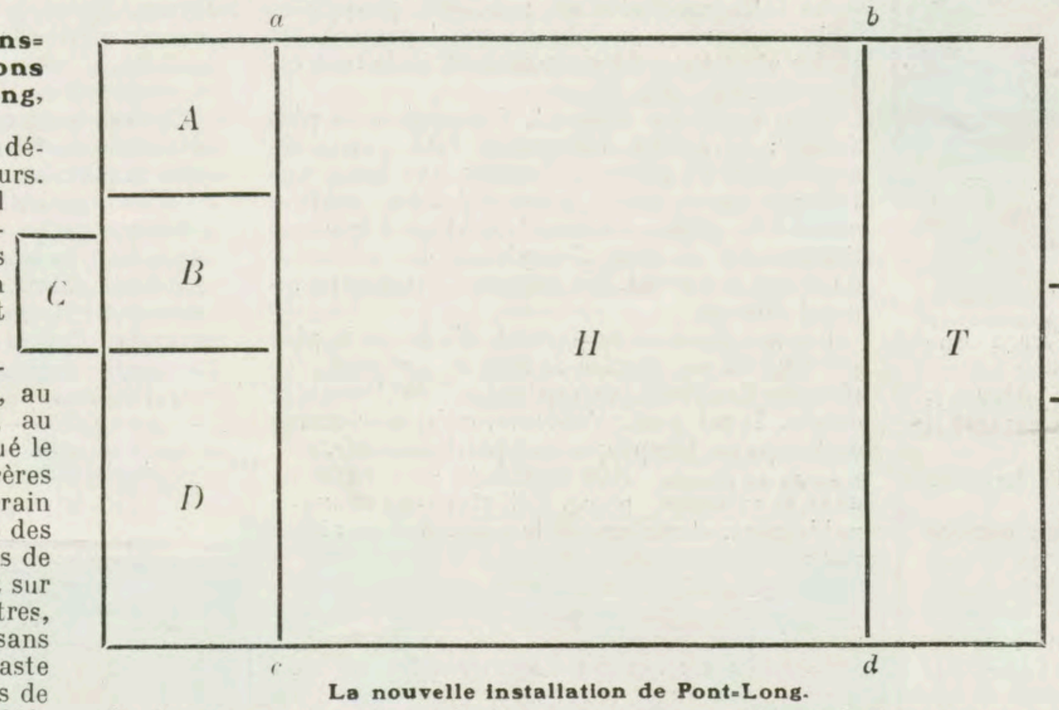
Les frères Wright installés dans les environs de Pau, à Pont-Long, vont commencer incessamment, une nouvelle série d'expériences

Le grand oiseau blanc a déserté le camp d'Auvours. Tel les migrateurs, il s'est envolé vers les climats plus chauds, et, depuis deux semaines, il a établi son nid sous le ciel plus clément de Pau.

C'est dans les landes de Pont-Long, à 12 kilomètres de Pau, au nord de la ville de Lescar, au milieu des landes, qu'est situé le nouvel aérodrome des frères Wright. On ne saurait rêver terrain plus favorable aux évolutions des oiseaux artificiels. Les landes de Pont-Long s'étendent en effet sur une longueur de 50 kilomètres, sans arbres, sans moissons, sans culture. Elles forment un vaste cirque naturel de 79 hectares de superficie, entouré de tous côtés par de petites collines. Au Sud, la chaîne des Pyrénées, aux neiges éternelles, forme le fond du tableau, qu'on ne saurait rêver plus pittoresque.

C'est là que, sur les indications de Wilbur Wright, a été élevé, par les soins de l'Aéro-Club du Béarn, le hangar qui va abriter les appareils de Wilbur, et Wilbur lui-même. Car ce dernier, on le sait, ne veut pas abandonner son enfant, et, comme il le faisait aux Hunaudières, comme il le faisait à Auvours, c'est à côté de lui qu'il va établir son domicile.

La construction est en bois et fer. Elle mesure 23 mètres de façade et 13 mètres de profondeur. Le hangar central, de 15 mètres sur 13 mètres, est éclairé par le haut, par deux vastes parties vitrées. Il s'ouvre à l'Est et à l'Ouest par deux portes à glissière, occupant toute la longueur de la façade et qui mesurent 3 m. 50 de hauteur. Nous donnons d'ailleurs, ci-dessus, le plan de l'installation. On remarquera, sur la gauche, le logement de l'aviateur, comprenant une chambre à coucher de 4 mètres sur 5 mètres, un bureau-salle à manger et une cuisine. Le tout est exposé au Midi. Une grande chambre est réservée aux mécaniciens. A droite, l'atelier, de 5 mètres sur 15 mètres avec une forge située en appentis et faisant pendant à la cuisine. Un petit hangar réservé à l'essence, s'élève à quelques mètres de l'habitation principale. Derrière, un puits d'eau potable. L'habitation, comme l'atelier, est établie sur un soubassement en briques, de façon à éviter toute humidité. Les murs sont formés de deux cloisons en planches, espacées d'environ vingt centimètres et constituant une cloison d'air, le meilleur obstacle contre la chaleur et le refroidissement. Le tout va être meublé et sera chauffé aussi confortablement que possible. Il y a loin, là, comme on voit, de l'installation rudimentaire des Hunaudières ou d'Auvours.



La nouvelle installation de Pont-Long.

Le hangar a 23 mètres de longueur sur 15 mètres de largeur. — A chambre de Wright. B salon-salle à manger. C cuisine. D chambres des mécaniciens. H hangar des appareils. T atelier de réparations. S forge. M dépôt d'essence.

Malgré le charme de cette habitation champêtre, Orville Wright ne partagera pas la villégiature de son frère. Sa blessure, qui n'est pas encore complètement guérie, ne lui permet pas les installations de fortune; en outre, on ne pouvait penser à installer sous un hangar Miss Katherine, qui a accompagné ses frères. Tous deux sont donc descendus à Pau, à l'hôtel Gassion, où, sous l'influence de la température douce, dans cette atmosphère particulièrement calme, Orville ne peut manquer de se remettre complètement de sa terrible chute. Orville est d'ailleurs marqué par la veine. Après s'être tiré de l'accident dans lequel le malheureux lieutenant Selfridge trouva la mort, il vient encore d'échapper à la catastrophe du Sud-Express.

Wilbur passe maintenant toutes ses après-midi à Pont-Long, où il se rend en automobile avec son frère et sa sœur. Dé à, le pylône est élevé à 40 mètres au nord du hangar et l'emplacement des clôtures a été arrêté.

M. Paul Tissandier, président de l'Aéro-Club du Béarn, qui est un des élèves de Wright, est toujours là. Bientôt tout sera prêt et les expériences commenceront incessamment. Wilbur se propose de former quelques pilotes et de rentrer, tout au moins pour quelque temps, en Amérique. M. Tissandier et le comte de Lambert le remplaceront pendant son absence.

F.-A. Wheel.

Sur le boulevard des Pyrénées.

Miss Katherine Wright a accompagné ses deux frères à Pau, dont le climat ne pourra que hâter la guérison d'Orville.

LES AVIATEURS A MONACO

Le Concours de Monaco est virtuellement ouvert depuis dimanche dernier — Aucun des appareils n'est encore arrivé, mais tout est prêt pour les recevoir

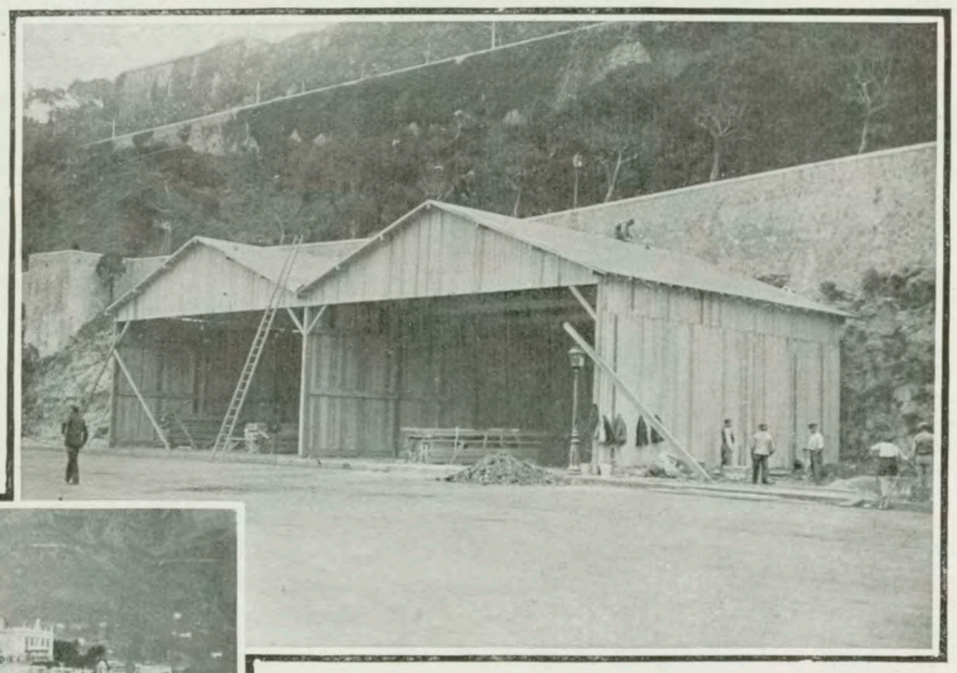
Le premier Concours d'aéroplanes vient de s'ouvrir à Monaco. La principauté si sportive, qui vit les débuts des courses d'automobiles, et qui continue à doter si richement, tous les ans, le seul meeting d'auto-canots qui ait duré, était toute désignée pour offrir la première l'hospitalité aux sportsmen de l'air. L'International Sporting-Club était qualifié pour les recevoir et les récompenser assez royalement. Aussi, tous les meetings annoncés à Nice, à Cannes et ailleurs, le long de la Côte d'Azur, ont-ils été abandonnés par leurs organisateurs et le Meeting de Monaco reste-t-il le seul de cette première saison offerte aux aviateurs.

On sait en quoi consiste le problème qui leur est posé. Les concurrents auront à effectuer trois fois, et à trois jours différents, l'itinéraire suivant : Franchir en volant et sans la toucher la ligne des jetées qui ferment le port de Monaco, planer au dessus de la mer et aller virer au cap Martin ; le fanion rouge et blanc de l'International Sporting-Club de Monaco, placé à l'extrémité du cap, servira de poteau de virage, puis revenir au-dessus de la mer et franchir à nouveau, dans le sens contraire à celui du départ, la ligne des jetées. Le nombre des essais est illimité, c'est-à-dire que, le concours étant ouvert du 24 janvier au 31 mars, entre ces deux dates les concurrents restent libres de faire autant d'essais qu'ils le désireront. Les temps de chaque essai seront officiellement chronométrés et les trois meilleurs temps additionnés donneront le classement.

Au point de vue des prix, l'International Sporting-Club a fait largement les choses ; 100.000 francs en espèces seront, en effet, distribués aux concurrents, dont 75.000 au premier, 15.000 au second et 10.000 au troisième.

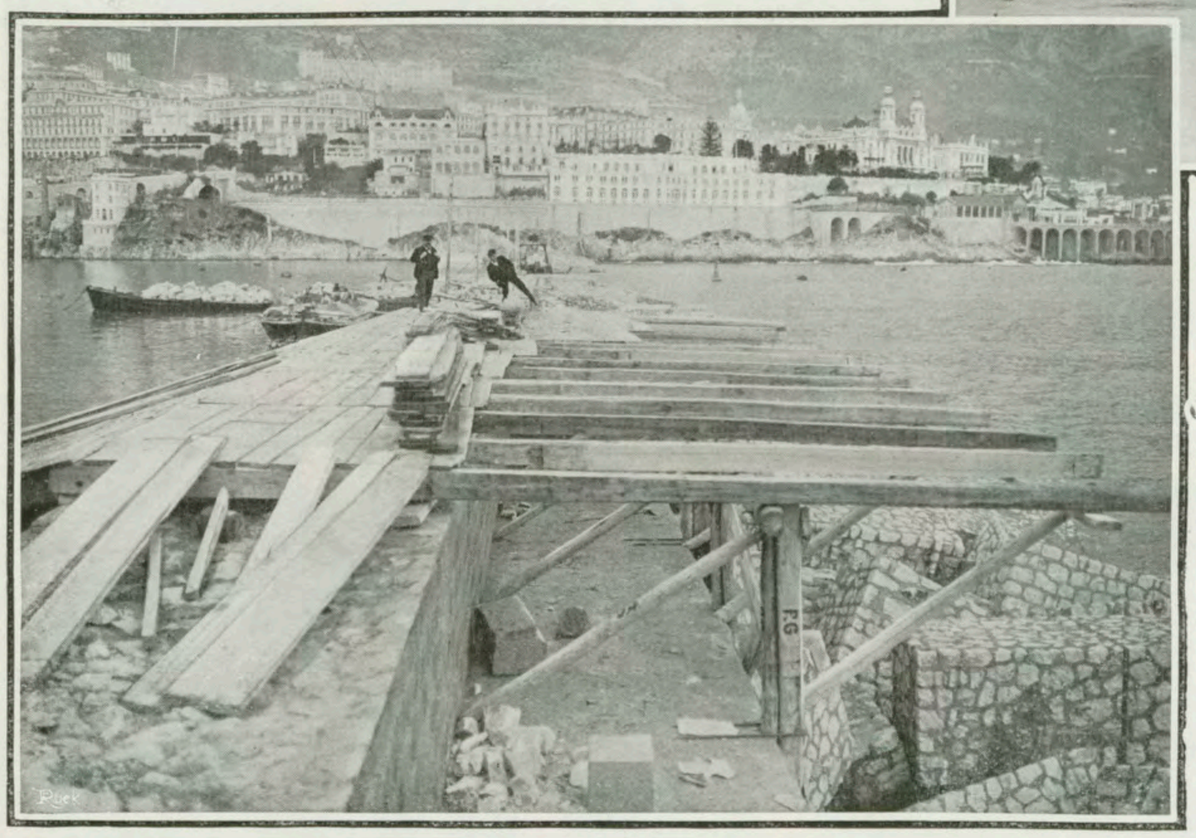
Le parcours des jetées au cap Martin et retour n'est pas long. Il ne comporte guère que 9 kilom. 600 à vol d'oiseau. Dix appareils sont engagés, à l'heure actuelle, et la liste est loin d'être close. On peut être certain que tous seront là : Farman, Delagrange, Blériot, Esnault-Pelterie, Ferber, de Caters, Bréguet, Vuitton et les autres. Seuls, les frères Wright ne participeront pas en personne au Concours, mais deux de leurs élèves doivent y figurer.

MARCEL VIOLLETTE.



Les hangars.

Les hangars qui abriteront les aéroplanes ont été construits sur le quai, à l'abri des vents du Nord.

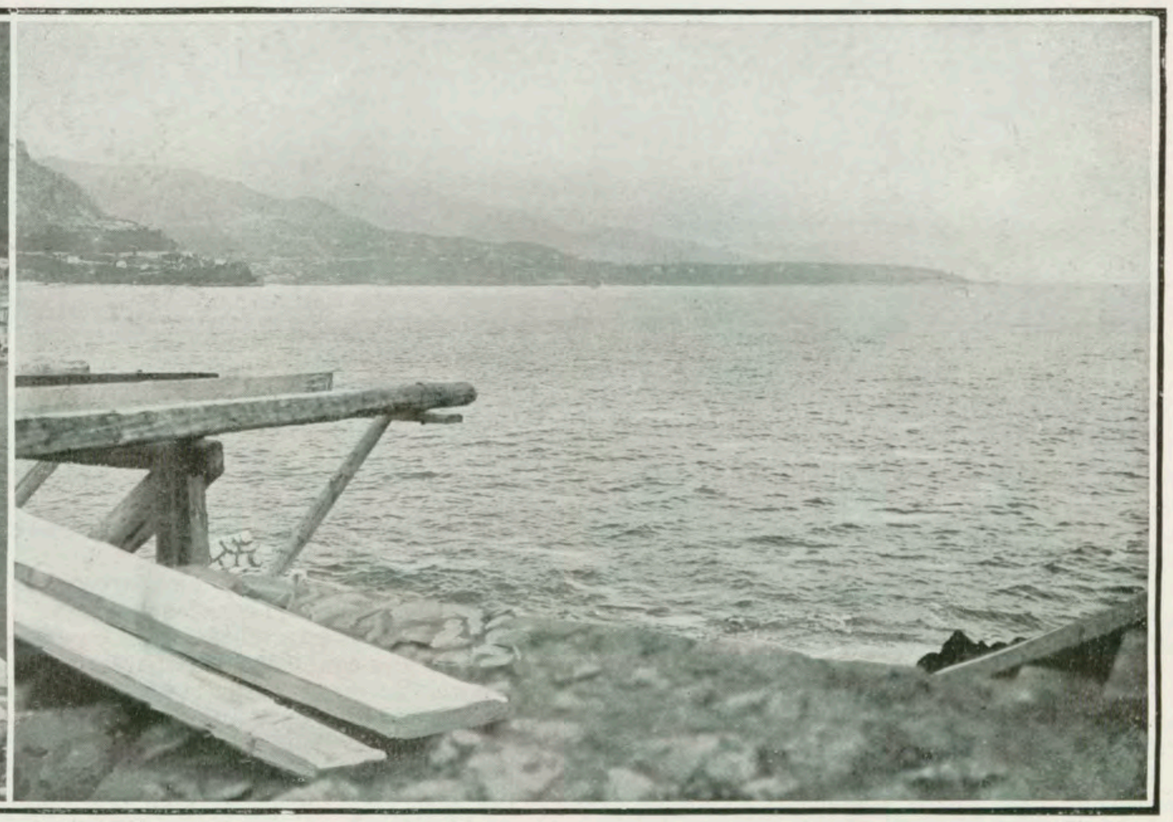


La piste de départ.

Un plancher incliné de 400 mètres de long sur 12 mètres de large a été établi de la digue au quai. C'est là que se feront les départs et les arrivées.

Le quai.

C'est de ce quai que les aviateurs s'élanceront. Ils auront tout l'espace nécessaire pour partir et atterrir.



Le parcours.

Au premier plan, le plancher de départ, à l'extrémité duquel les appareils prendront leur vol. Au fond le cap Martin, où ils devront virer.

LES CORPS A CORPS

Par J.-JOSEPH

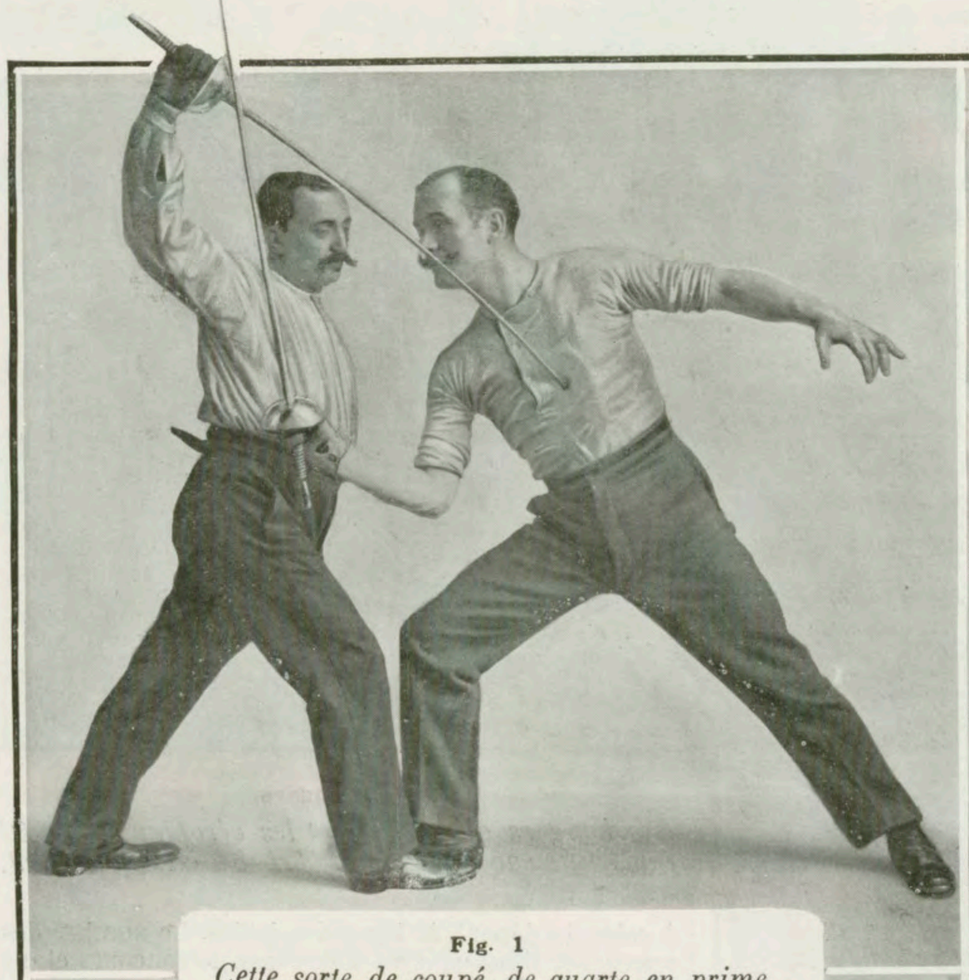


Fig. 1
Cette sorte de coupé, de quarte en prime est un coup très usuel en corps à corps.

Fig. 2
Cet autre, qui fait penser au billard, est facile et rapide. Il surprend beaucoup.

Fig. 3
Laissez tomber brusquement la pointe en ligne basse et touchez à la cuisse, tout en maintenant la main haute et dans la position de prime.

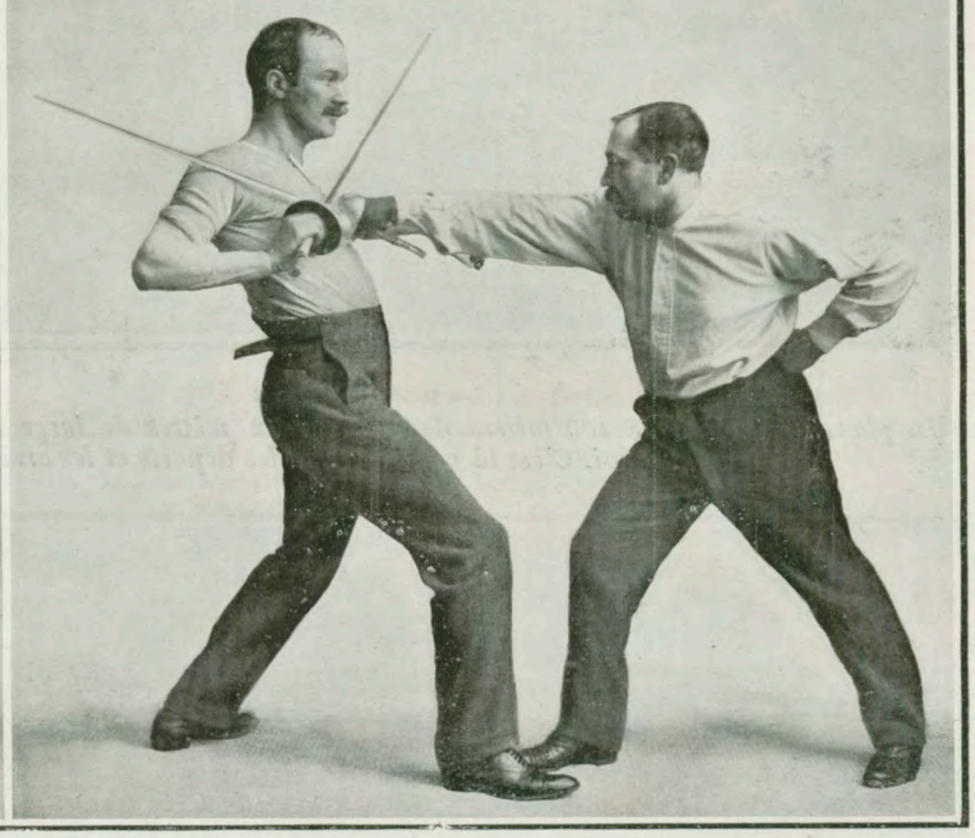


Fig. 4 (1er mouvement.)
Voici une combinaison excellente : Appuyez le fer de l'adversaire contre la poitrine de celui-ci.

Autrefois, dès que les adversaires se trouvaient à peu près à 50 centimètres l'un de l'autre, le directeur du combat donnait le commandement de halte ! Le tireur de petite taille s'en trouvait fort désavantagé. Après avoir risqué sa vie pour se rapprocher de l'adversaire, quand, le coup d'arrêt évité, il se trouvait à une distance où son manque de « longueur » devenait un avantage, soudain il devait s'arrêter et reprendre sa distance. Aujourd'hui, on ne dit plus « halte » que lorsque les deux adversaires, non seulement sont « collés » l'un à l'autre, mais qu'ils n'essaient aucun geste offensif ou défensif et qu'ils s'en tiennent à se pousser réciproquement. De même en boxe on donne le « breakwaay » beaucoup plus tard ; cela produisit diverses façons nouvelles de frapper en corps à corps.

En escrime quels sont les coups les plus pratiques en corps à corps ?

N'oublions pas que jadis, arrivé à cette distance, on jetait l'épée et on tirait la dague ! Quoique l'épée soit trop longue pour le combat rapproché, et ne lui convienne pas, un certain nombre de coups sont encore possibles avec elle. Le plus connu consiste, partant de quarte, à faire une pression sur le fer adverse et aussitôt à exécuter en retirant le bras une sorte de coupé que l'on termine la main tournée en prime (fig. 1). Ce coup est facile et arrive rapidement. On peut encore, partant également de quarte, laisser tomber brusquement la pointe en seconde et toucher au ventre en baissant beaucoup la main.

Certains tireurs, notamment l'éminent professeur Bougnol, qui a bien voulu poser ces photographies, touchent avec autant de vitesse que de sûreté en corps à corps en passant l'épée derrière le dos, un peu comme s'ils jouaient au billard (fig. 2). C'est imprévu et pratique. Mais si l'adversaire, à l'instant où l'on exécute ce mouvement, fait un bond en arrière en lançant un coup en avant, on se trouve le bras derrière le dos — une position évidemment dangereuse !

En duel, ou en assaut à pointe d'arrêt, c'est-à-dire, si l'on est certain que le coup ne glissera pas, il est très pratique, partant par exemple de l'engagement rapproché de tierce, de laisser tomber la pointe en ligne basse tout en portant la main très haute en prime, et en maintenant la lame adverse. On touche ainsi facilement à la cuisse (fig. 3).

Le coup le plus sûr me paraît être celui que je vais indiquer ; il demande à être beaucoup répété au plastron et pratiqué à l'assaut ; il

EN ESCRIME

RENAUD

Fig. 5 (2e mouvement).

Passez le pied gauche en avant et alors seulement, ! frappez en prime ou en seconde.

Fig. 6

La parade consiste, lorsque l'adversaire passe le pied gauche en avant à faire de même.

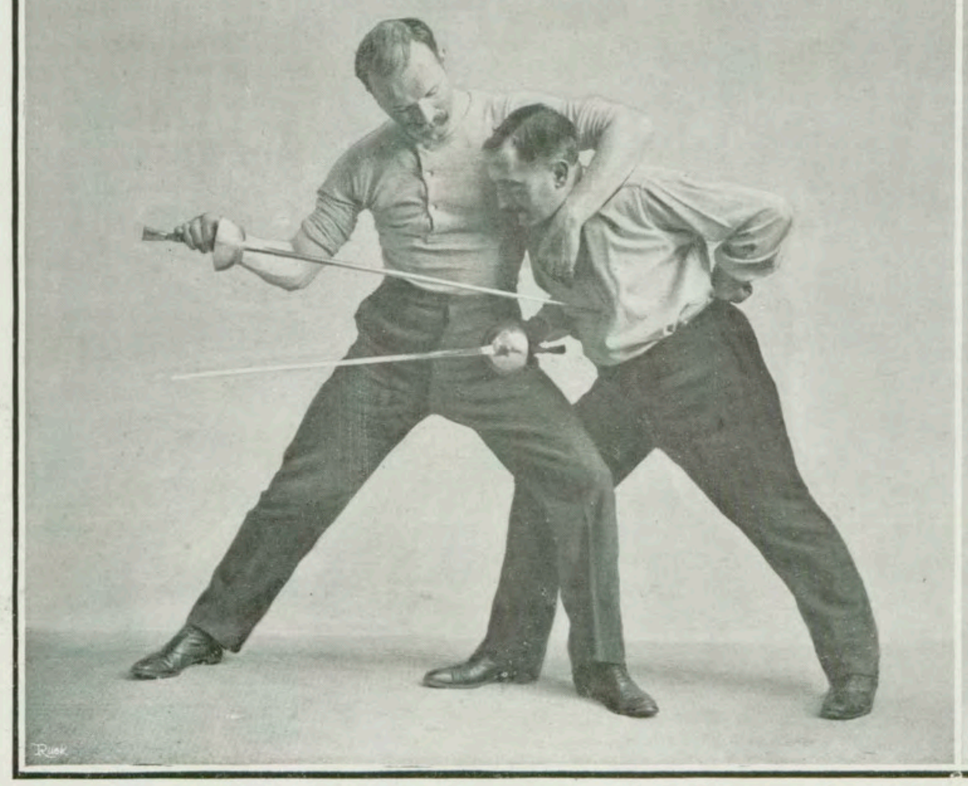


Fig. 7

Coup interdit : on ne peut exécuter de prise de corps ou de coups de lutte, surtout en les accompagnant de coups d'épée.

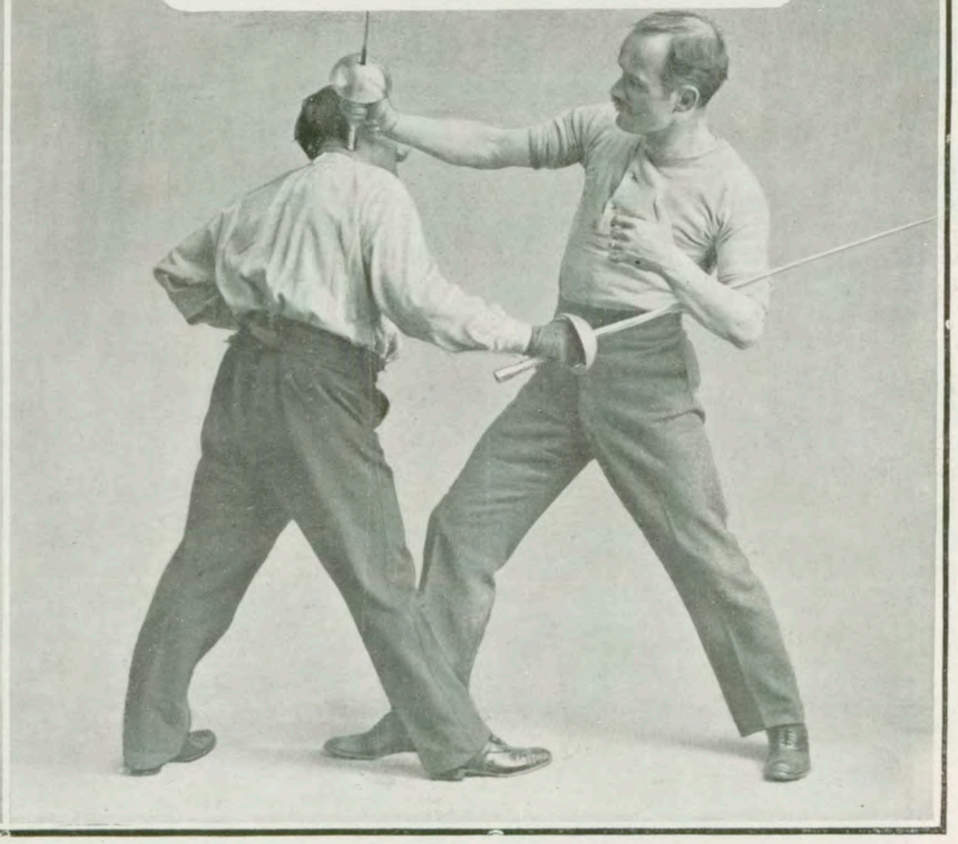


Fig. 8

Coup interdit : on ne peut non plus ni frapper avec le pommeau, ni saisir volontairement avec le bras non armé la lame de l'adversaire.

est difficile, mais il a l'avantage, non seulement d'avoir une autorité considérable, mais d'éviter le coup double. N'oublions pas que la plupart des tireurs, dès qu'ils sont en corps à corps, se contentent de frapper à bras raccourci et touchent généralement tous les deux en même temps !... Le coup « des deux veuves ».

1° Tout d'abord, d'un brusque mouvement, appuyez le fer de l'adversaire contre sa poitrine (fig. 4).

2° Passez le pied gauche en avant, et alors — alors seulement ! — frappez en retirant le bras, la main soit en prime, soit en seconde, suivant la position que prendra l'adversaire (fig. 5).

Surtout ne pas lâcher le fer adverse avant d'avoir complètement passé le pied en avant, sinon l'adversaire pourrait frapper, lui aussi, en retirant le bras, et ce serait coup double !

Ce coup peut s'exécuter, soit en corps à corps, soit, si l'on allonge bien le bras à temps, en prenant le fer à demi corps à corps. L'estocade qu'il permet de donner est terrible. Je l'ai vu exécuter en duel par quelqu'un qui se l'était bien mis « en main ». Heureusement, la pointe frappa en plein sternum et la lame se brisa sans faire une blessure grave.

Voici la parade : au moment où l'adversaire passe son pied en avant, passez aussi le vôtre, et vous vous trouvez toujours en corps à corps, mais dans une position où vous pouvez vous défendre (fig. 6).

Le regretté Willy Sulzbacher, dès en corps à corps, tout en maintenant bien le fer de l'adversaire en ligne haute, se roulait contre le corps de celui-c jusqu'à se trouver dos à dos, il faisait alors un bond en avant tout en lançant un coup d'épée en arrière, avec la rapidité de l'éclair. Grâce à sa petite taille, il réussissait presque toujours cet étrange mouvement.

Tous les coups, bien entendu, ne sont pas permis ; le règlement de la Fédération des Sociétés d'escrime le mentionne soigneusement !

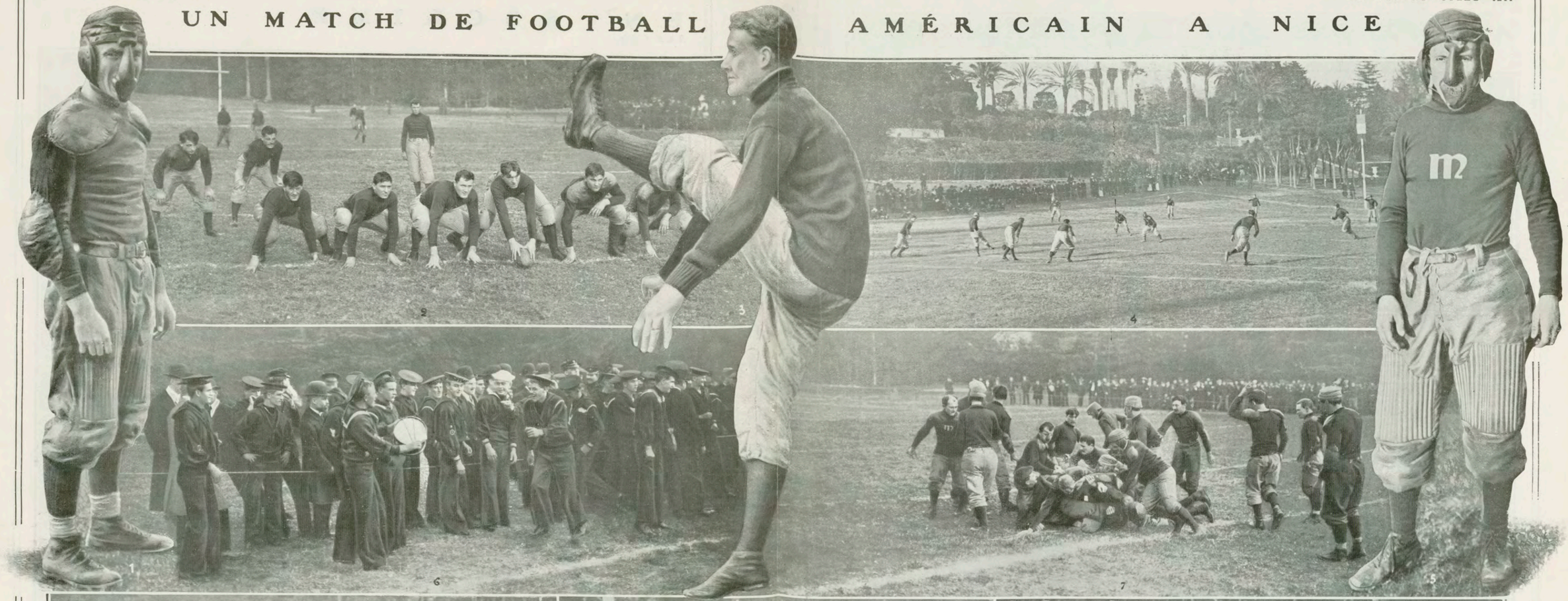
Vous ne pouvez exécuter de prises de corps ou de coups de lutte, surtout en les accompagnant de coups d'épée (fig. 7).

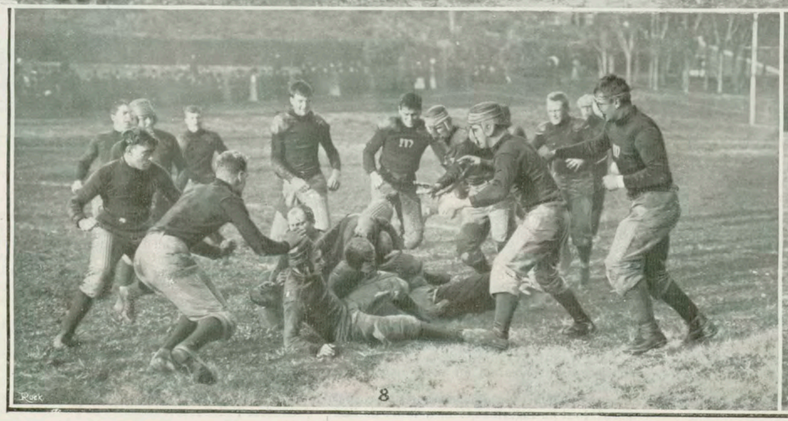
Il est également défendu, même en duel, de frapper avec le pommeau et aussi de prendre volontairement et de maintenir l'épée adverse sous le bras (fig. 8).

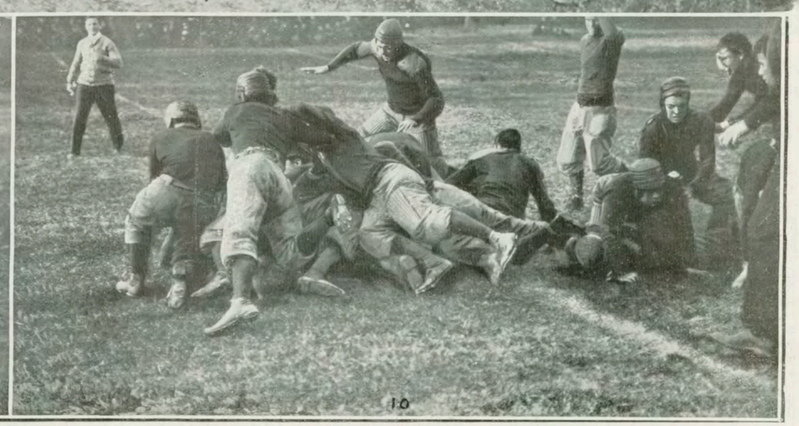
Interdit, également, de marcher volontairement sur les pieds et de frapper avec les coudes. Telles recommandations peuvent sembler superflues, mais certains apaches de l'escrime ne se gênent pas pour recourir à de pareils procédés.

J. JOSEPH-RENAUD.

UN MATCH DE FOOTBALL AMÉRICAIN A NICE



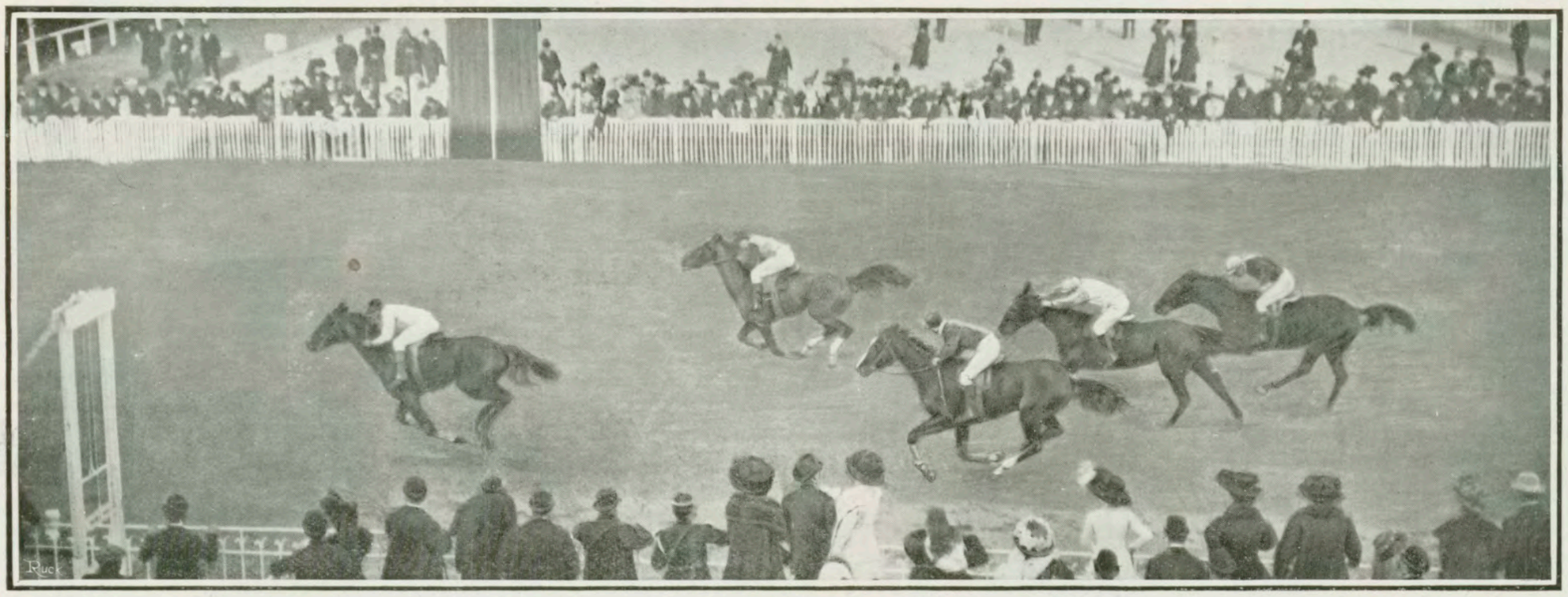




Ce match, disputé au parc Chambrun, à Nice, mettait aux prises une équipe du Minnesota *et une équipe du* Kansas, *navires américains. — 1. Le capitaine du* Kansas. *— 2. Le commencement de la partie. — 3. Ce coup de pied, généralement donné du droit, demande une grande sûreté pour être donné avec la jambe gauche. — 4. Une phase de la partie. — 5. Le capitaine du* Minnesota. *— 6. Les matelots jouent du tambour pour exciter les joueurs. — 7 et 8. Ce chaos de membres humains se répète maintes et maintes fois, au cours d'une partie. — 9. En football américain, toutes les prises sont permises. — 10. L'équipe du* Kansas *va s'emparer du ballon et marquer l'essai, transformé en but, qui lui assurera la victoire. C'était la première fois qu'un match de football américain se disputait en France. Inutile de dire que les deux équipes remportèrent un succès considérable, fortement acclamées par la foule élégante.*

A PROPOS DES COURSES D'OBSTACLES *(Suite)* (1)

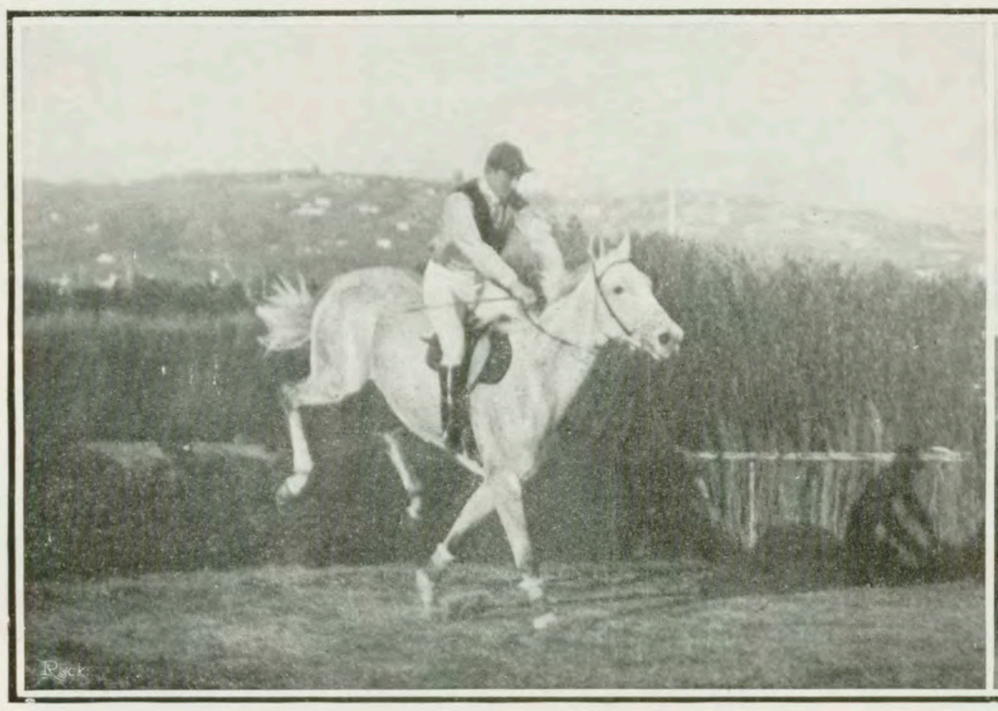
Par RENÉ RIONDET



Mademoiselle Aminte — Epine Vinette — Hautaniboul — Nourrice — Nippon II

L'arrivée du Prix de S. A. le Prince de Monaco. (Course de haies, handicap, 3.500 mètres, Nice, 19 Janvier.)

Les couleurs de Mme Ricotti, déjà victorieuses pour moitié dans le Grand Prix, ont remporté un nouveau succès avec Mademoiselle Aminte. Celle-ci a battu facilement Epine Vinette; la troisième, Hautaniboul, est tombée morte quelques mètres après avoir passé le poteau.



Crémant dans le Prix des Palmiers.

Crémant venait de gagner une course de haies; il n'a pas pu donner sa mesure ici, car il a été sérieusement gêné par Philomène, qui, après sa chute, galopait en liberté.

Saint Caradec — Olivier

Le Prix des Palmiers. (Steeple-chase, 3.900 mètres.)

Pour ses débuts sur les gros obstacles, Saint Caradec a remporté une victoire facile devant Olivier, qui n'avait jamais rien fait; Bathilde II a été écrasée par le poids, et Philomène est tombée.

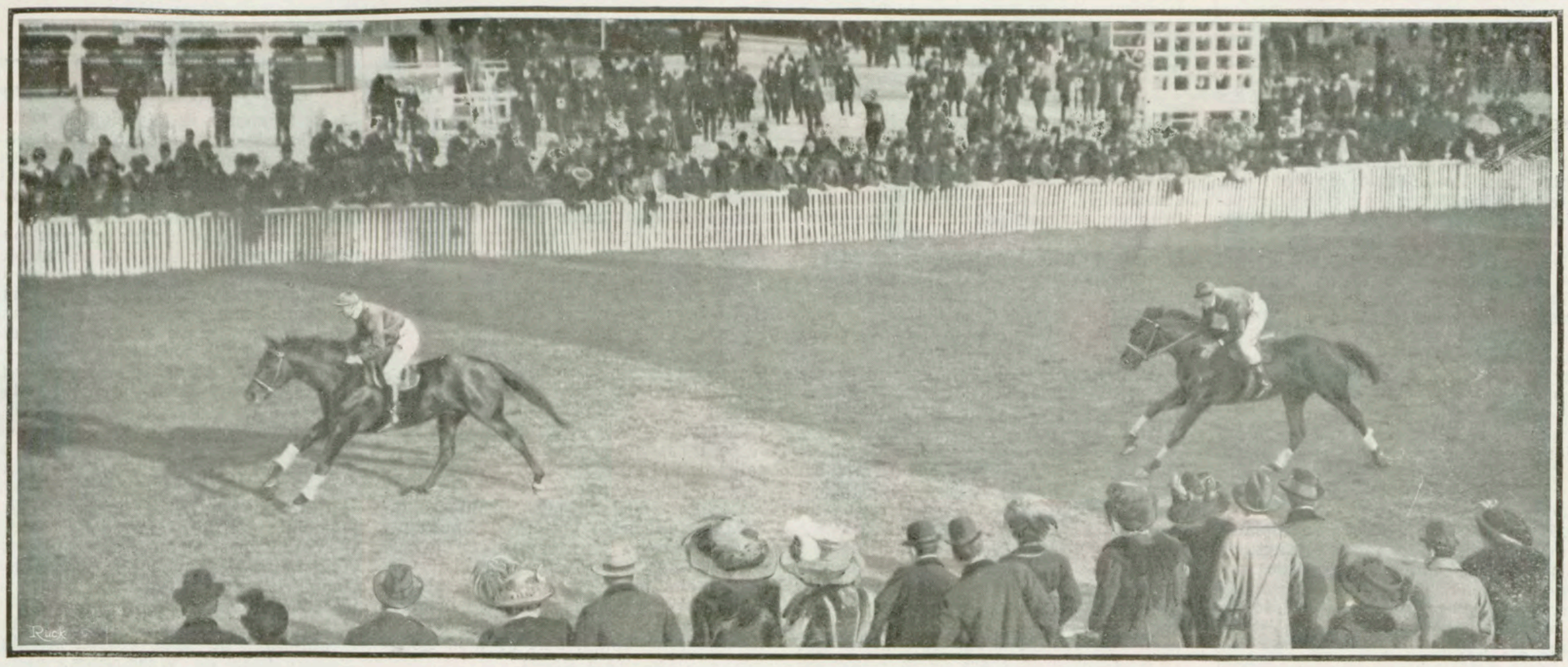
Le rapport du prince Murat sur la crise des courses d'obstacles nous met ainsi en présence de trois sortes de chiffres, se référant aux années récentes : d'abord, les budgets des courses à obstacles, ensuite les effectifs des chevaux d'obstacles, et enfin les budgets des courses plates. De l'examen comparatif des deux premiers tableaux, l'auteur du document tire aussitôt une règle : toutes les fois que le chiffre des allocations diminuera, l'effectif des chevaux se restreindra. Cette règle en appelle immédiatement une autre : lorsque le chiffre des allocations sera augmenté, l'effectif des chevaux subira un accroissement. Le remède est donc tout trouvé, et le Comité Consultatif a été tellement séduit par ce raisonnement, qu'il a accordé quatre journées supplémentaires à la Société Sportive, la faisant ainsi bénéficier de la limpide logique du plus haut représentant de la Société des Steeples.

Le malheur, c'est que cette fameuse règle, si remarquablement démontrée et si facilement admise, n'a peut-être pas le caractère d'immutabilité qu'on a bien voulu lui donner. Pour s'en rendre compte, il suffisait de prendre une série de chiffres, qui, probablement par inadvertance, a été omise dans le rapport déjà visé; je fais allusion aux effectifs des chevaux de courses plates au cours des années correspondantes aux données du troisième tableau. On aurait pu voir l'augmentation progressive des allocations coïncider avec une diminution de l'effectif : la Société d'Encouragement n'a d'ailleurs pas songé à voir dans ce fait un symptôme de déclin, le but qu'elle poursuit étant la sélection du bon cheval, et non pas l'expansion de la médiocrité. Il n'en reste pas moins acquis que le remède adopté contre la crise des courses d'obstacles s'appuie uniquement sur la coïncidence fournie par un cas particulier. J'ajouterai même que, dans l'état actuel des choses, la croyance en son efficacité a quelque chose de naïf et d'enfantin, qui déroute l'observateur impartial.

Je comprendrais encore qu'on augmentât le nombre des prix distribués, s'il s'agissait d'allécher une clientèle récalcitrante. Mais, ce n'est pas le cas ; il n'y a qu'à voir les champs, souvent trop nombreux, qui viennent se ranger sous les ordres du starter, au moment des débuts des trois ans sur les obstacles. Ce bel enthousiasme dure à peu près jusqu'à la fin de l'année ; dès que les jumpers atteignent l'âge de quatre ans, les vides commencent à se produire et, lorsque, à cinq ou six ans, ils devraient être dans la force de l'âge, on n'aperçoit plus que des raccommodés de prix à réclamer, un ou quelques concurrents auxquels une indisponibilité accidentelle au cours de leur carrière a évité le claquage ou le dégoût, conséquences inévitables du surmenage.

Peut-on se figurer, dans ces conditions, qu'en créant dix-huit ou vingt-quatre épreuves supplémentaires, on arrivera à faire surgir des concurrents nouveaux à côté de ceux qui ont déjà tant de peine à arriver à se partager les allocations existantes ? Malgré son pouvoir, l'argent ne pourra opérer ce miracle : il faudrait plutôt une baguette magique capable de raccommoder ou de remplacer les tendons prématurément usés. Les courses d'obstacles attirent, en ce moment, tous les concurrents qu'il est possible de faire passer dans la spécialité ; on y retrouve même des concurrents de Grand Prix

(1) Voir les nº 536 et suivants.



Bon Écossais

L'arrivée du Prix des Roses (Haies, 3.000 mètres, Nice, 21 Janvier.

La présence de Bon, troisième du Prix de Monte-Carlo, avait un peu réduit le champ du Prix des Roses. Écossais cherchait à s'échapper, mais Bitok et Bon ne le perdaient pas de vue. Bon atteignait le leader dans la ligne droite et prenait l'avantage de trois longueurs sur Ecossais.

ou d'autres épreuves classiques. La dernière statistique que j'aie pu établir par le dépouillement du Calendrier officiel prouve ce fait surabondamment : en 1907, 1.577 chevaux ont couru en plat sur les hippodromes de Paris ou des environs. Ces 1.577 unités se décomposent en 594 deux ans, 681 trois ans, 201 quatre ans, 65 cinq ans et 36 six ans et au-dessus. Ces 101 cinq ans et au-dessus comprennent, en dehors des animaux de classe, un lot d'irréductibles habitués des handicaps ou des prix à réclamer. Il ne faut donc pas s'imaginer que l'on pourra racoler de nouvelles recrues: un pareil résultat serait, d'ailleurs, contraire aux intérêts du véritable élevage intéressant. On doit se résigner à faire face aux nécessités de la situation avec l'effectif que l'on a déjà à sa disposition. C'est dans un emploi plus judicieux et dans une répartition plus normale des concurrents, qu'il est nécessaire de trouver le remède de la crise.

Pour s'orienter dans cette voie, il suffit de remonter aux sources du steeple chasing en France. Je suis heureux, à cette occasion, de rendre hommage à l'œuvre remarquable élaborée par la Société des Steeple chases ; après avoir définitivement acclimaté ce sport dans notre pays, elle a su, par son habile direction, atteindre le succès qui a transformé certaines de ses réunions en des solennités sportives, mondaines et populaires. La situation dont elle souffre aujourd'hui s'est créée petit à petit et en dehors de ses efforts : lorsqu'elle aura discerné le mal véritable, il est certain qu'elle déploiera toute son activité à y remédier, et son passé nous est un sûr garant de sa réussite.

En attendant, si nous remontons à une autre époque, nous voyons que les courses d'obstacles répondent à un triple but ; 1° former des sauteurs ; 2° fournir des étalons de croisement ; 3° offrir des débouchés aux chevaux qui ne peuvent pas être utilisés en plat.

Sur le premier point, tout le monde sera d'accord, je pense, pour reconnaître qu'il n'y a pas un de nos chevaux d'obstacles qui sache sauter : nous avons des chevaux qui savent faire le parcours d'Auteuil, ou celui de Saint-Ouen, voilà tout. D'ailleurs, comment veut-on qu'il en soit autrement? A part un ou deux obstacles fixes, de dimensions très réduites, les concurrents peuvent se permettre de passer au travers des autres ou de les accrocher. Aussi, dès qu'un cheval débute, il est amené, par son jockey, à toute allure à travers les haies; il n'a pas le temps de voir ce qu'il doit sauter, il apprend à ne s'arrêter ni avant, ni après l'obstacle ; il fait simplement une foulée un peu plus longue ; il passe ou il tombe. Premier résultat : ce jumper ne sait pas sauter, et on s'en aperçoit dès qu'on le produit sur un parcours un peu accidenté, par exemple, à Dieppe ou même à Deauville, dont on se rappelle l'incident de l'an dernier. Second résultat: les coups répétés, que se donne le cheval en accrochant et qu'on peut entendre sans peine au saut des claies de la piste des fortifications, sont d'une violence extrême, par suite du train très rapide; il en résulte une souffrance et une fragilité excessive des extrémités.

(A suivre.)

René Riondet.

Hatzemak Nourrice Flamette Sophora Novare II Patachon

Le Prix des Deux-Golfes. (Steeple, 3.400 mètres, 10.000 francs, Nice, 21 Janvier.)

Lapis Luzuli a pris la tête. A la rivière, les distances entre les leaders se resserraient. La lutte restait indécise jusque sur le plat, où Étincelle II prenait l'avantage par une longueur et demie sur Sophora.

LE CARNET DU SPORTSMAN

AUTOMOBILISME

L'EXODE DES HIRONDELLES

Tels des hirondelles, tous les aviateurs quittent notre ciel brumeux, pour aller voler dans une atmosphère plus clémente. Pau, Monte-Carlo reçoivent leur visite, et là-bas ils vont se livrer à de nouvelles expériences et disputer les premiers concours réservés aux aéroplanes.

Wilbur Wright, en compagnie de son frère Orville, a établi ses quartiers d'hiver à Pau. Il va y reprendre ses merveilleux essais, mais se contentera surtout d'éduquer des élèves, clause du contrat qui lui reste à remplir. Nous le connaissons assez pour savoir qu'il s'acquittera consciencieusement de cette tâche délicate et qu'il attendra d'avoir terminé, pour reprendre ses fameux vols. Orville, encore gêné par sa jambe, assistera en spectateur aux évolutions de l'oiseau, et sera contraint d'attendre encore un peu avant de reprendre sa place de pilote.

A Monte-Carlo, le concours d'aéroplanes va commencer. Les hommes-oiseaux, du 24 janvier au 24 mars, tenteront de s'approprier les 75.000 francs du premier prix, les 15.000 du second ou les 10.000 du troisième. Ces sommes considérables seront un excellent aiguillon pour les aviateurs. Ainsi stimulés, ils se décideront peut-être à être plus téméraires qu'à Issy-les-Moulineaux. Plus sensibles aux acclamations que Wilbur Wright, quand ils verront la foule élégante qui se dérangera pour assiter à leurs expériences, nul doute qu'ils ne sortent leur appareil du hangar et qu'ils s'empressent de décrire des orbes au-dessus des têtes agréablement stupéfaites de ce nouveau spectacle.

Et pendant ce temps-là, les Angevins, qui ne se sont pas encore consolés de leur déconvenue, veulent cependant faire de leur région un grand centre sportif. Ils n'auront pas le Grand Prix de l'A. C. F., c'est entendu, mais ils désirent organiser un circuit pour aéroplanes, Angers-Saumur, par exemple.

N'est-ce pas aller un peu vite en besogne ?

Une statistique intéressante vient d'être établie en Angleterre. Il en résulte que, tandis qu'à Paris, le nombre de taxi-autos et des autobus croît sans cesse sans faire diminuer dans de grandes proportions le chiffre des véhicules à chevaux ; à Londres, il n'en est pas de même, loin de là. C'est ainsi qu'en 1903, Londres possédait 11.404 cabs contre 1 taxi-auto et 3.623 omnibus contre 13 autobus. En 1908, changement de spectacle : le nombre des cabs est tombé à 8.475, celui des taxi-autos monté à 2.805, et les omnibus ne sont plus que 2.155, tandis que le chiffre des autobus est de 1.133. Conclusion : en cinq ans, 2.929 cabs de moins, 2.804 taxi-autos de plus, 1.468 omnibus de moins, 1.120 autobus de plus. La diminution étant plus élevée que l'augmentation, il est aisé de conclure qu'un véhicule à moteur rend plus de services qu'une voiture à chevaux.

Les élèves de Wilbur Wright sont allés retrouver leur professeur. M. Ch. de Lambert, le capitaine Lucas-Girardville et M. Paul Tissandier sont les trois heureux mortels auxquels le dieu de l'air a mission d'enseigner le métier d'oiseau.

CYCLISME

PARIS-ROUBAIX

C'est le 11 avril que se disputera, cette année, la course Paris-Roubaix, qui inaugure les grandes épreuves sur route. Le règlement sera le même que celui de l'an dernier, sauf sur ce point : les automobiles des maisons pourront suivre leurs poulains, mais il sera interdit de donner la moindre aide, le moindre soin aux coureurs, sous peine de disqualification.

Notre confrère Henri Desgrange a, l'autre jour, donné, dans l'*Auto*, de précieux avis aux coureurs. Il leur a conseillé d'éviter de s'entraîner trop tôt, afin de répartir l'effort de l'année de façon rationnelle. Il ne faut pas oublier que Paris-Roubaix est une sorte d'épreuve d'entraînement destinée à dérouiller les jambes des routiers avant ces grandes et longues batailles qui ont nom Bordeaux-Paris et le Tour de France. L'homme qui serait en pleine forme au moment de Paris-Roubaix, ne pourrait avoir l'espoir de briller dans toutes les courses de l'année. Il serait vite surentraîné, et lorsqu'il s'agit de la route il ne saurait être question de cesser tout travail pendant quelques semaines pour le reprendre par la suite. Le coureur qui perd sa forme au cours de la saison, ne pourra la retrouver qu'au prix des plus durs efforts... et encore.

Il faut imiter l'exemple de Petit-Breton, qui était un maître dans l'art de s'entraîner. L'année dernière, pas encore au summum de sa forme pour Paris-Roubaix et pour Bordeaux-Paris, il remporta avec aisance le Tour de Belgique, Paris-Bruxelles et le Tour de France, ce qui donne trois victoires pour cinq courses. Aussi bien, les conseils qu'il publiera dans *Sur route et sur piste*, sur l'entraînement du routier, seront très précieux pour tous les coureurs qui désirent imiter son glorieux exemple.

Il laisse rêveur, le communiqué de l'U. V. F. publié l'autre jour dans les quotidiens sportifs. U. V. F. signifie Union Vélocipédique de France, et voilà ce que disait sa communication : « Ce soir, deuxième rencontre pour les challenges de billard d'équipes secondes. »

Le billard appartient maintenant au sport cycliste ? Comment, et par quel mystère ? Qui nous donnera le fin mot de cette question insoluble ?

Puisque nous parlions de Paris-Roubaix, tout à l'heure, rappelons que cette course fut créée en 1896. Elle a été gagnée la première année par J. Fischer, en 9 h. 17. Le parcours comportait 281 kilomètres, ainsi qu'en 1897 et en 1901. Les autres années, il n'avait que 268 kilom. L'entraînement a toujours été autorisé par bicyclettes, sauf en 1898, 1899 et 1900, où les automobiles étaient permises.

Aucun homme n'a gagné plus de deux fois cette grande épreuve. Plusieurs y ont triomphé deux fois ; ce sont : M. Garin, en 1897 et 1898, Lesna, en 1901 et 1902, et Aucouturier, en 1903 et 1904. Le record de la course appartient à Trousselier qui, en 1905, a effectué le parcours en 8 h. 4. Bouhours a triomphé en 1900, en 7 h. 10 m. 30 s., mais l'entraînement était par automobiles.

ATHLÉTISME

UNE NOUVELLE ÉTOILE

Alors que les sprinters français, à part Failliot, ne nous donnent point de légitimes satisfactions, alors que les amateurs ne s'enrichissent point de nouvelles étoiles de valeur, le rang des stayers professionnels, qui compte tant d'hommes de qualité, tels que Siret, Cibot, Orphée, Neveu, vient de recruter une nouvelle unité. Espérons qu'il ne s'agit point là d'une étoile filante, et que notre compatriote Saint-Yves, qui vient de se signaler à l'attention des sportsmen du monde entier, après sa superbe performance du Marathon Ecossais, va glaner un peu partout, surtout en Amérique, de productifs lauriers. Maintenant, en effet, dès qu'un pedestrian a acquis une valeur incontestable, il est la proie des managers américains, de Pat Powers, notamment, qui leur font un pont d'or pour traverser l'Océan.

Depuis sa disqualification comme amateur, Shrubb s'est établi en Amérique, Pietri Dorando a un contrat de longue durée là-bas, Siret s'y trouverait déjà, si ses devoirs militaires ne le lui interdisaient, et Saint-Yves va prochainement partir rejoindre cette pléiade de grands coureurs, que complètent l'Indien Longboat et l'Américain Hayes.

Le petit Saint-Yves a connu la gloire du jour au lendemain. Personne ne le connaissait lors du départ du Marathon d'Edimbourg, c'était l'outsider à 140 contre 1, sa victoire le plaça immédiatement au premier rang. Aussitôt il quitta sa place de garçon de café à Londres, et le voilà maintenant lancé. Souhaitons qu'il continue à légitimer nos espérances.

Abe Attell, l'ancien champion du monde des poids extra-légers, vient de livrer un très mauvais combat au boxeur de second ordre Wolgast. C'était un match sans décision, sans quoi, de l'avis de tous les sportsmen présents, le verdict aurait été rendu en faveur de Wolgast. On ne peut supposer qu'Attell soit déchu. Il faut plutôt ajouter foi aux bruits qui ont couru sur lui, et d'après quoi il aurait la réputation d'envisager l'avenir avant tout. Il fait de mauvais matches pour avoir une revanche à disputer et une nouvelle bourse à toucher. De plus, on suppose que sa conduite lui a été dictée dans l'espoir de décider Jim Driscoll qui l'a battu récemment, à le rencontrer à 55 kil. 350. Il est probable que Driscoll ne sera pas dupe de cet expédient.

Nous sommes, en France, assez bien tenus au courant de la boxe en Amérique, mais nous ignorons presque tout de ce sport en Angleterre. Curieuse chose ! Aussi, tenons-nous à donner la liste des champions d'Angleterre actuels : poids lourds, Gunner Moir ; poids moyens, Tom Thomas ; poids légers, Jack Goldswain ; poids extra-légers, Jim Driscoll, poids bantams, Digger Stanley.

Pat Powers va encore enregistrer un succès productif, avec la course de Six Jours par équipes de deux coureurs à pied. Le lot des engagés est une garantie de triomphe. Nos couleurs seront représentées par l'excellent team Orphée-Cibot. Espérons qu'ils seront plus heureux que leurs collègues cyclistes. Ils peuvent gagner, espérons qu'ils n'y failliront pas.

HIPPISME

LE DOPING ET LES TRIBUNAUX

Les tribunaux de Washington vont être chargés de trancher une question délicate et la solution qu'ils en donneront, intéressera les sportsmen du monde entier.

Voici les faits : En novembre dernier, un cheval, Saint Joseph, après avoir disputé une épreuve sur le champ de courses de Bennings, offrit, lors de sa rentrée au paddock, des symptômes si étranges que, sous la prévention de doping, il fut immédiatement mis en observation et examiné par M. La Grange, le vétérinaire de la Société. Sur les conclusions de celui-ci, le Jockey Club de Washington exclut le propriétaire de Saint Joseph du champ de course de Bennings, lui interdisant d'y faire courir aucun cheval. Mais, entre temps, ledit propriétaire, se voyant sous le coup d'une enquête, était allé chercher deux vétérinaires officiels à Washington, et les avait ramenés le soir même en automobile sur le champ de courses. Ces deux hommes de l'art, après une visite minutieuse de l'animal, diagnostiquèrent une sérieuse maladie provenant de troubles intestinaux.

S'appuyant sur cette déclaration, le propriétaire de Saint Joseph intente au Jockey Club de Washington, une demande de 250.000 francs en dommages et intérêts. C'est la première fois qu'une affaire de ce genre est soumise à l'appréciation des tribunaux ; il sera intéressant de voir, en dehors de la décision, comment les attendus définiront le doping et délimiteront sa cause et ses effets.

L'unification du Code de la Société d'Encouragement et de celui de la Société des Steeple Chases est maintenant une chose faite. Le nouveau texte paraît cette semaine. Désormais, à part les légères divergences inhérentes aux deux sortes de spécialités, il n'y a plus qu'un seul ensemble de règles.

Le résultat du South African Derby ne présenterait pas beaucoup d'intérêt pour nous, s'il ne nous offrait l'exemple d'un record curieux. Cette épreuve a été remportée par Fillette, une pouliche dont le père, Saint Fillian, n'avait pas encore trois ans, lorsqu'il couvrit sa mère, Mrs Veal.

Ce jeune producteur était né en Angleterre en 1902, chez M. R. F. Tods ; il fut acheté yearling 68.000 francs par Lord Cadogan ; mais il ne put courir et fut vendu pour le Cap, où il mourut après avoir passé environ une année au haras. C'est là un fait unique que cette carrière d'étalon, si tôt commencée et si vite terminée, inscrivant à son actif un vainqueur de Derby.

Les réunions du trotting, à Vincennes, continuent à occuper très agréablement les loisirs de la période de chômage dans la région parisienne. Un public nombreux se rend d'ailleurs tous les dimanches et tous les jeudis sur le plateau de Gravelle. Les concurrents se mettent en frais pour empêcher les spectateurs de regretter les émotions du steeple chasing en déplacement sur la Côte d'Azur. Certains même vont un peu loin : oubliant qu'ils sont attelés à un sulky, ils sautent par-dessus les barrières, tout comme à Auteuil, et galopent de façon inconsidérée à travers la pelouse.

Principaux Résultats sportifs du 18 au 24 Janvier

CYCLISME

24 janvier (Vélodrome d'Hiver). — *Match de vitesse :* Les deux manches sont gagnées par Van den Born, qui bat Poulain d'une demi-longueur dans la première et d'une roue dans la seconde (les 200 mètres, en 12 s. 4/5, dans les deux manches).

Course de 50 kilomètres derrière entraîneurs humains. — 1. Marcel Berthet, en 1 h. 0 m. 23 s. ; 2. Brocco, à 1 tour ; 3. Georget, à 1 tour 1/4 ; 4. Theile, arrêté. Dans la demi-heure : 25 kilom. 175 m., par Berthet ; dans l'heure, 49 kilom. 660 m.

Course à l'australienne (course poursuite entre 5 coureurs, tout homme rejoint est éliminé). — 1. Schwab ; 2. Seigneur ; 3. Labrousse ; 4. Alavoine ; 5. Retlich. (Temps : 10 m. 47 s. 4/5.)

ATHLÉTISME

23 janvier (au Wonderland). — Joe Jeannette, pour ses débuts à Paris, knock oute au troisième round l'Anglais Ben Taylor.

(Folies Bergère). — Le nègre Kid Davis, après avoir projeté plusieurs fois à terre le Français Adolphe, force ce dernier à abandonner a la fin du 6e round.

Sam Mac Vea met knock-out Bill Rickard d'un seul coup de poing, au grand désappointement du public.

25 janvier (Parc des Princes). — Le Stade Français triomphe de l'Université de Manchester par 8 points à 6 (2 essais, 1 but à 2 essais).

25 janvier. — L'équipe de Paris bat l'équipe du Nord, à Tourcoing, dans le 5e match, annuel, par 2 buts à 1.

HIPPISME

19 janvier (Nice). — *Prix de S. A. S. le Prince de Monaco* (haies, à réclamer, 3.500 m. 10 000 fr.) : 1. Mlle Aminte, à M. Ricotti (R. Sauval) ; 2. Epine-Vinette, à une longueur ; 3. Hautaniboul, à une demi-longueur.

Autres vainqueurs de la journée : Janvier II, Saint-Caradec, Silvie.

21 janvier (Nice). — *Prix des Deux Golfes* (steeple, handicap, 3.400 m., 10.000 fr.) : 1. Etincelle II, à M. L. de Romanet (Defeyer) ; 2. Sophora, à une longueur et demie ; 3. Lapis Lazuli, à une demi-longueur. Non placés : Patachon, Flamette, Hatzemak, Balustra, Nourrice, Novare II.

Autres gagnants de la journée : Pour Toujours, Philomène, Bon.

Dimanche 24 janvier (Nice). — *Prix du Grand Cercle de Nice* (steeple, 4.000 m., 30.000 fr.) : 1. Charmoy, à M. Veil Picard (Parfrement) ; 2. Saint Caradec, à une longueur et demie ; 3. Fine Mouche II, à quatre longueurs. Non placés : Idaho, Flamette, Quille.

Autres gagnants de la journée : Filerin, Lauzuna, Gardavos.

LES SAMEDIS DE BOXE

Deux réunions : l'une, celle du Wonderland, a fait beaucoup pour l'extension de la boxe en France ; l'autre, celle des Folies-Bergère, nous a fait assister, non point au knock-out de Bill Rickard, mais à celui du noble sport par les organisateurs

Notre confrère de l'*Evening World*, de New-York, notre ami Dan Mac Ketrick, nous avait fait connaître, l'an dernier, le prodigieux poids moyen Willie Lewis. Il nous l'a amené à nouveau cette année et l'a fait accompagner, cette fois, par Joe Jeannette, le nègre qui a eu l'honneur de vaincre Jack Johnson et Sam Langford. Remercions donc Dan Mac Ketrick, l'un des plus connus, parce que très sérieux, managers d'Amérique. Nous sommes toujours sûrs que, lorsque son nom sera mêlé à un meeting de boxe, il s'agira d'une entreprise intéressante et sincère, et que quand il amènera des boxeurs parmi nous, ce seront de véritables champions, et non de ces individus comme nous en voyions un échantillon samedi dernier, aux Folies-Bergère, contre Sam Mac Vea.

Le poulain de Dan Mac Ketrick, Joe Jeannette, débutait, le 23 janvier, à Paris. La salle du Wonderland, malgré ses vastes dimensions, était pleine à craquer, et les directeurs durent refuser du monde, tant les véritables athlètes dont on peut, sans rougir, imprimer les performances, savent attirer la foule des sportsmen. Le beau nègre était opposé à l'Anglais Ben Taylor. Une différence de 24 livres au bénéfice de Taylor séparait les deux combattants. Celui-ci, empressons-nous de le dire, ne put rien faire contre son merveilleux adversaire, sinon encaisser, ce qu'il fit, je dois le reconnaître, avec un courage au-delà de tout éloge. Ce n'était pas un homme, mais une cible. Il ne pouvait pas songer à attaquer, ni même à esquiver les quatre ou cinq coups qu'il recevait au même instant. Jeannette donne l'impression d'être beaucoup plus rapide que Sam Mac Vea et, je dois l'avouer, bien plus adroit. Nous verrons si je me suis trompé, lors de leur rencontre du 20 février. En attendant, je crois que la victoire, malgré l'écart de poids, doit revenir à Joe Jeannette, plus scientifique et plus vite. Je vous demande pardon d'aller contre vos préférences, qui vont sans doute à Sam Mac Vea, mais vous m'excuserez de vous parler en toute franchise.

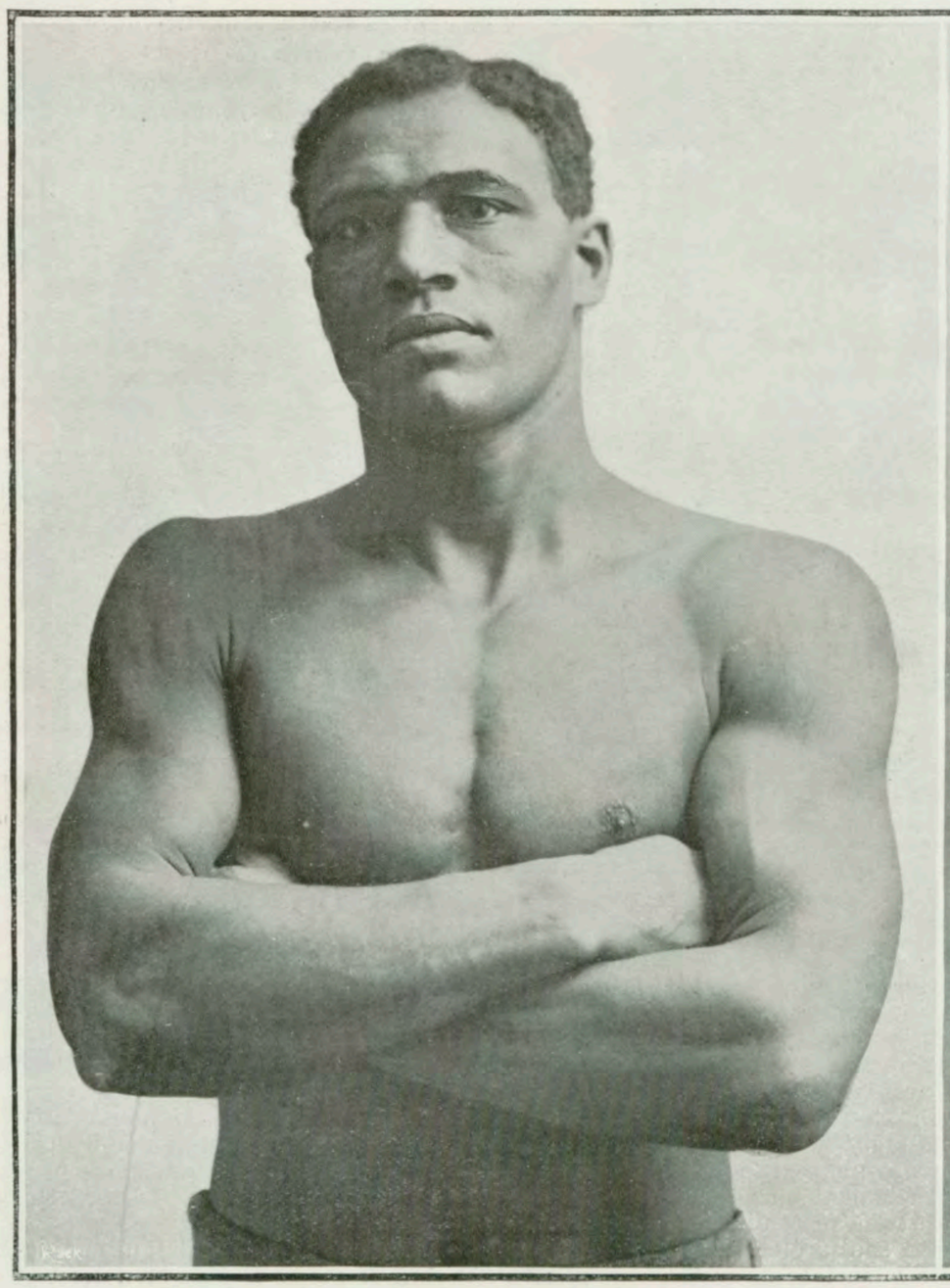
Jeannette abattit plusieurs fois Ben Taylor pendant le second round et le mit définitivement knock-out au début du troisième. En 1908, Sam Mac Vea eut besoin de onze rounds pour obtenir ce résultat, Jack Johnson, huit. L'Anglais Ien Hague détient le record, puisqu'il a réussi cet exploit en deux reprises. Ne pourrait-on pas l'opposer à Joe Jeannette ? Ce serait là encore un combat que les communiqués pourraient, sincèrement, traiter de sensationnel.

Les pauvres communiqués qui nous rabattaient les yeux du récit des exploits de Bill Rickard, champion de Chicago !! Sinistrement connu à Paris, il est, je m'empresse de vous l'avouer, totalement inconnu à Chicago, en tant que boxeur. Nous l'avons vu ici matcher avec Charley Wilson. Après cette triste expérience, nous espérions que, les plaisanteries les plus courtes étant les meilleures, nous n'en entendrions plus parler. Pas du tout, on n'a pas craint de l'opposer, samedi dernier, à Sam Mac Vea : je ne ris pas, au contraire. Et il a même été payé 1.000 francs pour se cacher la tête entre les mains, au lieu de se mettre en garde, et pour être knock-outé en 6 secondes. Pareil spectacle est une honte, et je ne comprends pas que des sportsmen aient cependant attaché foi un seul instant aux notes élogieuses parues sur cet athlète, peut-être très fort à la manille, mais qui, certes, n'a jamais su ce qu'était la boxe. Aussi bien, nous avions lu dans un journal, sous le titre : « Un bel exploit de Bill Rickard », qu'il avait été battu en 20 rounds aux points, après avoir été plusieurs fois projeté à terre, par cet autre imposteur du noble sport, j'ai nommé Jewey Smith. Cela suffisait pour éclairer notre religion.

Si, par hasard, nous devons encore assister à de pareils spectacles, à Paris, je conseille aux organisateurs sérieux de transporter leurs pénates ailleurs, car ils ne peuvent rester là où on déshonore ainsi la boxe, qu'on veut faire tomber au rang le plus avilissant.

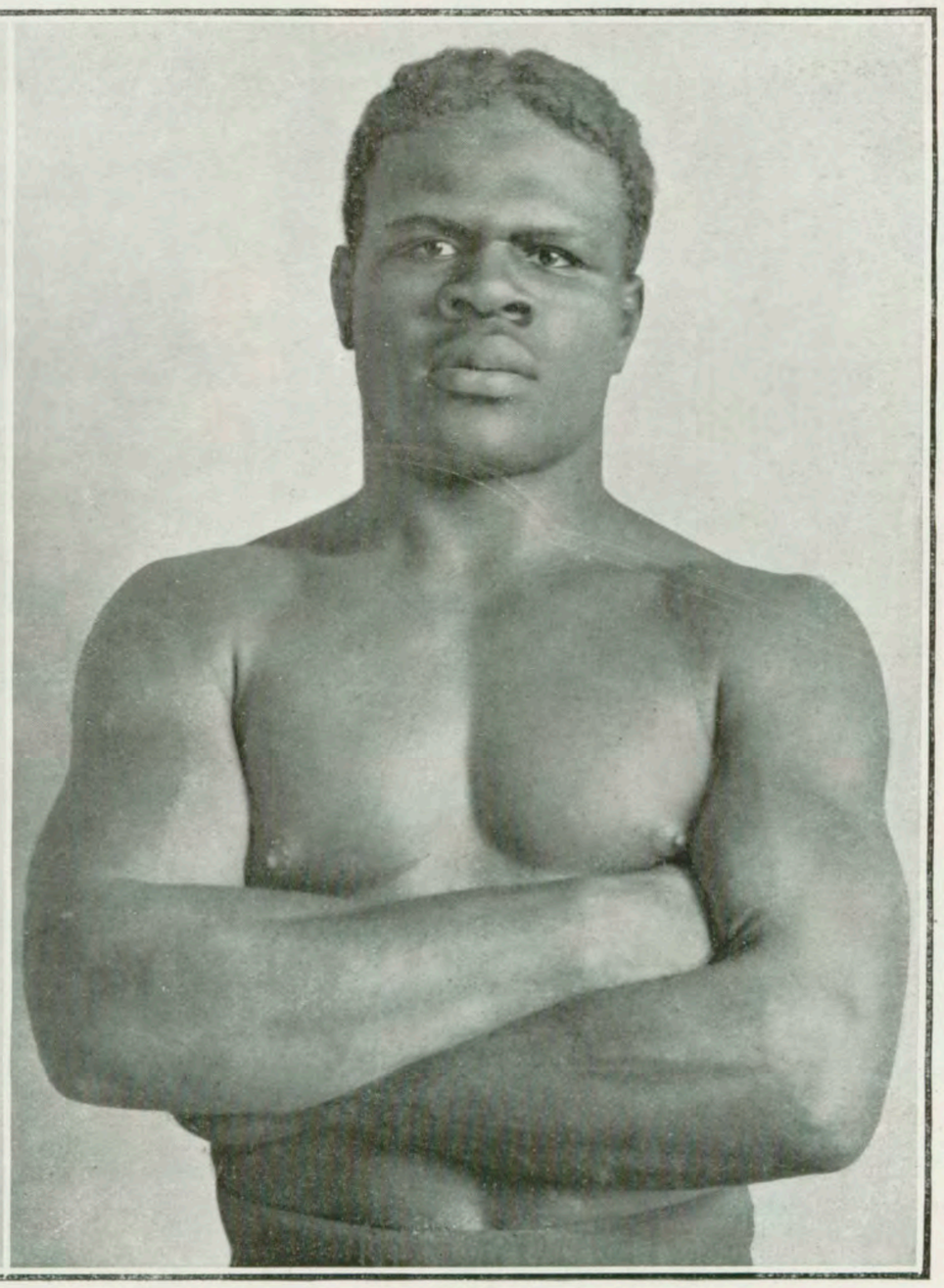
Le public est suffisamment au courant de la boxe, à l'heure actuelle, pour que l'on ne s'amuse pas à abuser de sa confiance. L'autre soir, je dois avouer que tous les spectateurs, même profanes, étaient furieux et déclaraient qu'on ne les y reprendrait plus. C'est ainsi que de telles exhibitions nuisent aux entreprises sérieuses. Admirons, d'ailleurs, notre excellent confrère Georges Prade, qui, dans les *Sports* de lundi dernier, a promis à ses lecteurs de ne plus laisser faire dans ses colonnes l'éloge de gens qui n'en valent pas la peine. Il n'est jamais trop tard pour bien faire.

Jacques Mortane.



Joe Jeannette.

Le splendide boxeur, nouveau venu parmi nous, a émerveillé les spectateurs du Wonderland par sa splendide victoire sur Ben Taylor.



Sam Mac Vea.

Le favori du public parisien a rencontré et knock-outé d'un coup de poing, samedi dernier, Bill Rickard en 6 secondes.

L'EMPLOI DE LA RAQUETTE

La raquette est un accessoire très simple et indispensable pour marcher sur les plaines couvertes de neige.

Comment on fixe la raquette.
Les quatre figures ci-dessus représentent les phases du fixage du pied sur la raquette.

Comment il faut marcher avec les raquettes.
Il faut avoir soin d'écarter les pieds suffisamment pour ne pas placer les raquettes l'une sur l'autre.

Les raquettes vues de dessous.
La bande de toile est destinée à supporter le pied. Elle n'existe donc que sur le dessus de la raquette, et non en dessous.

Si le ski, dont nous avons eu souvent l'occasion de parler ici, est, à la fois, un instrument de sport et un moyen de locomotion, la raquette, plus modeste, se contente de ce dernier rôle. Elle n'en présente pas moins d'utilité, aussi bien pour les touristes que pour les populations des pays de montagnes.

Le ski, quoi qu'on fasse, reste toujours un peu acrobatique. Il n'est skieur, si habile qu'il soit, qui puisse assurer qu'il n'est jamais tombé ou qu'il ne tombera jamais plus. Le ski ne convient guère aux femmes, aux personnes âgées ou peu ingambes, tandis que tous peuvent avoir besoin de marcher sur la neige. Enfin, le ski est encombrant, quand on ne s'en sert pas, et on conçoit mal qu'on en emporte en montagne une paire sur son dos pour l'utiliser seulement de temps en temps.

Au contraire, une paire de raquettes tient peu de place, c'est un accessoire qui n'est ni lourd ni embarassant, enfin, tout le monde peut s'en servir sans apprentissage préalable.

Comme on le voit par nos photographies, la raquette consiste essentiellement en un cadre de bois courbé. Ce cadre est tantôt rond, tantôt ovale. Les raquettes ovales sont préférables; en les prenant assez longues, la surface de sustentation est aussi grande et l'encombrement sur la largeur, moindre. Un treillis de solides cordes porte une bande de grosse toile très forte, sur laquelle vient reposer le soulier. Une sorte d'étrier en lanière de chanvre retient le talon. Une autre lanière sert à fixer le pied. Nos photographies montrent, d'une façon très précise, comment elle doit être passée : d'abord sur le cou-de-pied, puis sur la chaussure en diagonale, sur l'extrémité du pied et à nouveau en diagonale, pour venir s'accrocher à une boucle, au point de départ. Il ne faut pas avoir peur de serrer fortement pour maintenir la raquette solidement fixée à la chaussure.

Pour se servir des raquettes, il faut simplement avoir soin de placer le pied bien droit et bien à plat et de marcher avec les jambes suffisamment écartées. Dans le cas contraire, on risque de mettre les raquettes l'une sur l'autre, ce qui amène la chute inévitable.

SUR ROUTE ET SUR PISTE (1)

Par LUCIEN PETIT-BRETON

Après avoir raconté sa jeunesse, Petit-Breton a commencé une étude sur le sport cycliste ✍ Il a d'abord traité la question du sprint, puis raconté comment il est devenu détenteur du record de l'heure sans entraîneurs ✍ Les courses derrière tandems ✍

L'année 1905 fut celle où il y eut le le plus de clous semés dans le Tour de France. A certains endroits, ils formaient tapis. La nuit m'ayant porté conseil, et surtout la lecture des journaux du matin, je l'avoue, j'éprouvai un certain regret d'avoir abandonné. Cependant, l'idée que j'avais de m'attaquer au record de l'heure, et de le battre, dominait encore en moi. Je pris donc le chemin de Buffalo pour préparer ma machine de piste, afin de reprendre, dès le lendemain, mon entraînement.

Mais, arrivé au Vélodrome, je rencontre Robert Coquelle, qui m'engage fortement à repartir dans le Tour de France. Il se chargea, lui-même, par dépêche, d'obtenir l'autorisation de M. Desgrange. Elle arriva très tard dans l'après-midi, à temps, cependant, pour me permettre de sauter dans l'Orient-Express, qui me conduisit à Nancy, où j'arrivai une heure avant le départ de la deuxième étape. Je fus pénalisé de 70 points, et malgré ce handicap, je finis le Tour de France cinquième, après m'être toujours classé en bon rang dans les diverses étapes. Après cette course, je pris quelques jours de repos et me remis au travail pour le record de l'heure.

Le 24 août 1905, de nouveau, un chronométreur avait été convoqué. Je me mis donc en piste. Mais je dois vous avouer que j'avais très peu de confiance ce jour-là, ne me sentant pas en bonne condition. J'avais, cependant, le ferme désir de faire l'impossible pour battre quelques records intermédiaires. J'annonçai même, avant le départ, que je ne continuerais qu'au cas où je battrais le record des dix kilomètres.

Celui-ci ayant été battu, mes amis me firent signe de continuer, mais ayant cru le contraire, j'eus un moment d'hésitation qui me fit perdre environ 200 mètres. Tout de suite ressaisi, et marchant de mieux en mieux, je terminai l'heure avec 41 kilom. 110 à mon actif.

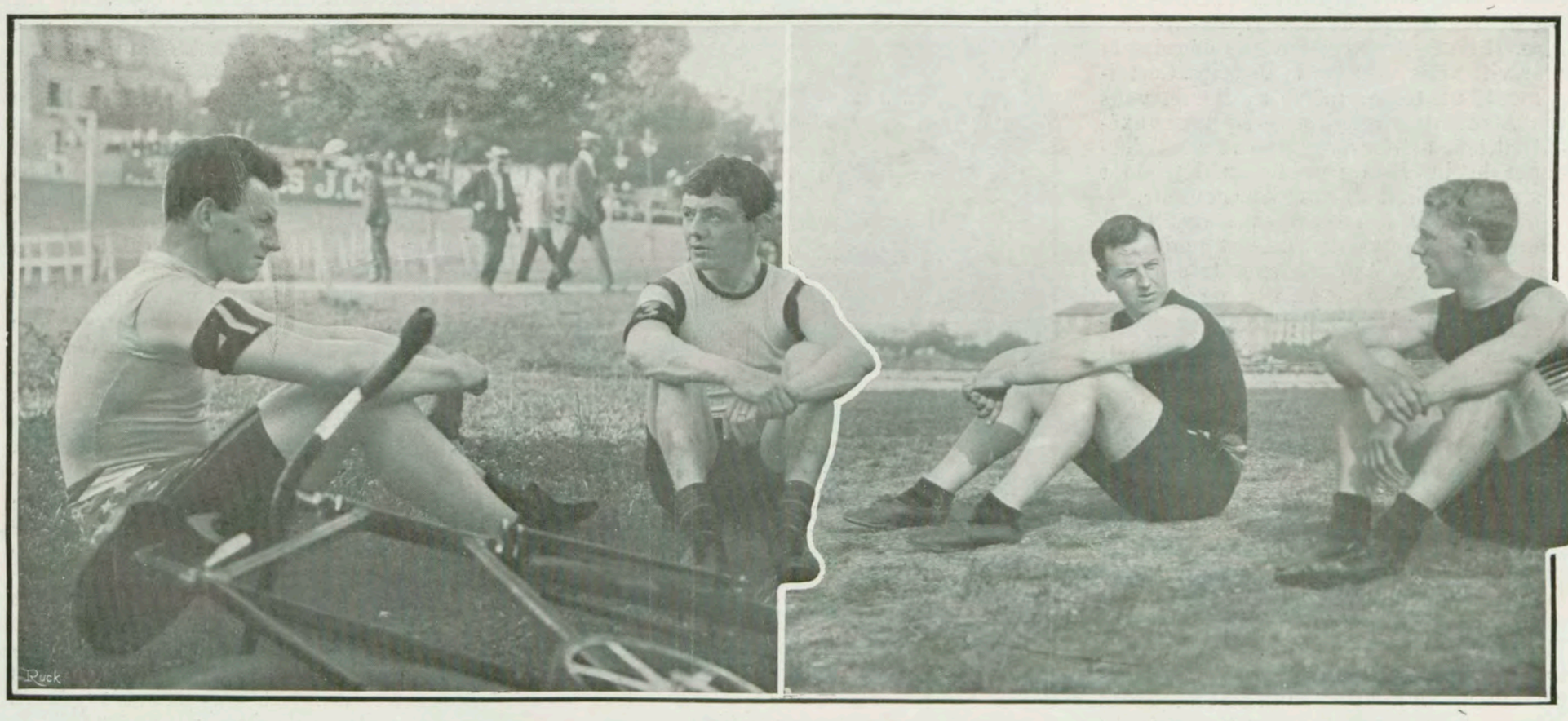
Ce fut certainement un des plus grands triomphes que je remportai au cours de ma longue carrière cycliste.

Vous exprimer ce que l'on peut bien penser, au cours d'une performance de ce genre, est une chose assez difficile. Elle se réduit à la satisfaction personnelle que l'on tirera d'un pareil exploit, dont on sera l'unique auteur. Là, point d'intermédiaires, point d'entraîneurs. Vous êtes seul sur la piste, et c'est même là le point noir de l'épreuve. Livré à vos propres moyens, il vous faut pousser sans cesse, terriblement, de toutes vos forces, sans aucun repos, sans aucun espoir de respirer comme dans les courses sur route, où l'on calcule son effort sur la condition des adversaires ou sur sa disposition personnelle. Dans ce record, il vous est défendu de penser à autre chose qu'à marcher de l'avant, avec cette appréhension qu'on a toujours peur de rétrograder à chaque tour.

J'ai la certitude que le record actuel n'est pas à son maximum et qu'on peut atteindre 42 kilomètres, mais ce point sera difficilement surpassé. Telle était mon opinion après mon record. Marcel Berthet m'a donné raison, dans une certaine mesure. Il a accompli une magnifique performance en atteignant 41 kilom. 520. C'est un athlète, auquel je crois une très grande qualité. Il est le plus qualifié pour ce genre de record. Qu'il s'entraîne quelque peu et qu'il se remette en piste : vous verrez que le cap des 42 kilomètres peut être franchi. Ce ne sera, certes, pas une besogne aisée, mais je suis convaincu que cette prouesse sera réalisée.

Dangla.

Dangla, l'une des victimes du sport derrière moteur, lors d'un de ses accidents. Il mourut en course, tué par une moto.



Leander et Michaël.

Deux disparus : Leander, victime d'un accident derrière motocyclette ; Michaël, mort d'une attaque de delirium tremens.

Leander et Walthour.

Leander parie avec son rival intime Walthour, qu'il va le battre dans la course derrière moto. Leander court et se tue. (24 août 1904.)

(1) Voir les nos 538 et suivants.

Petit-Breton derrière tandem.

Petit-Breton dans une course avec entraîneurs humains, derrière le tandem Major-Taylor-Mathieu.

Un accident de Bruni.

Dans la Roue d'Or, Bruni, après une chute, est transporté à l'ambulance du Vélodrome Buffalo.

CHAPITRE IV

LES COURSES DERRIÈRE TANDEMS. — L'INCONVÉNIENT DES ENTRAINEURS. — L'ÉDUCATION DES TANDEMS. — LES QUALITÉS REQUISES CHEZ LES SPÉCIALISTES.

Les qualités, pour courir derrière tandems, sont : la souplesse, l'adresse et la volonté. Le meilleur homme de la spécialité fut, m'a-t-on dit, Michaël, le fameux petit coureur-jockey. De ceux que j'ai connus, le roi derrière tandems fut, sans contestation possible, notre regretté camarade Pottier.

La course derrière machines multiples est la complication de ces épreuves artificielles. Je dis artificielles, car j'estime que toute course avec entraîneurs augmente la vitesse en demandant moins de qualité. Donc, plus vous multiplierez les entraîneurs sur une même machine, plus vous rendrez facile la course à l'homme inférieur qui possédera les meilleures équipes.

Les qualités que doivent posséder les bons entraîneurs sont très nombreuses. Aussi, une équipe de valeur est-elle très rare. Il ne faut pas croire que l'équipe la plus vite vous assurera la victoire. Certainement, un team, même médiocre, vous rendra plus de services si ses équipiers exécutent leur métier avec soin et sans s'occuper des bravos du public au détriment des moyens dont dispose leur coureur.

Mais il n'y a pas assez souvent de courses derrière tandems. C'est ce qui fait que les bonnes équipes sont très rares. Nous ne possédons plus, comme jadis, de ces teams que tous les coureurs se disputaient à prix d'or : à l'heure actuelle, le meilleur est celui que constituent Seigneur et Goven. Ils sont vite, possèdent de l'endurance et permettent à leur poulain de ne pas s'épuiser par des changements fréquents. Il ne faut pas croire que les meilleurs entraîneurs soient les champions. Ils vous mèneront pendant un tour, deux tours parfois, mais ils commencent très vite, pas assez à la fin et vous lâchent à l'emballage. Le tort de la plupart des équipiers est de ne pas s'occuper de l'homme qu'ils entraînent. Vous verrez très souvent des coureurs qui ne s'aperçoivent qu'au bout de deux ou trois cents mètres, et encore grâce aux clameurs du public, que leur homme a décollé. Comment voulez-vous, dans ces conditions, qu'un stayer de demi-fond puisse faire valoir ses qualités ? Il faudrait que chaque semaine, les vélodromes inscrivent à leur programme une course derrière tandems. Ce n'est qu'au bout de quelque temps que les entraîneurs parviendraient à constituer des équipes d'une homogénéité parfaite. On connaîtrait leurs aptitudes, les managers sauraient que telle équipe doit mener un bon train régulier, telle autre arriver pour les démarrages et essayer de faire lâcher pied aux adversaires, celle-ci venir aux moment de défaillance, celle-là pour le sprint final. Ce n'est qu'à cette époque idéale que les courses derrière tandems deviendront réellement intéressantes et que les 50 kilomètres dans l'heure pourront être atteints autrement que sur piste couverte.

Le courage de Robl.

Couvert de contusions des pieds jusqu'à la tête, Robl tient à faire honneur à son contrat.

A l'heure actuelle, il me semble que l'homme le meilleur de la spécialité est Brocco. Il possède le cœur, l'endurance et la vitesse nécessaires. Derrière lui, on peut placer Marcel Berthet, Léon Georget, Theile. Ce sont là les seuls hommes que je crois les plus qualifiés pour dépasser les 50 kilomètres dans l'heure. Cela dépendra du temps et des circonstances, mais je suis convaincu qu'actuellement ce n'est que dans ce quatuor qu'il faut chercher à deviner le prochain recordman des 50 kilomètres en 60 minutes.

Je ne pense pas qu'il y ait une limite bien déterminée pour les distances que l'on pourra parcourir dans l'heure derrière tandems. Plus ces courses seront fréquentes, plus les entraîneurs et coureurs acquerront de science et découvriront des procédés leur permettant d'aller plus vite. Les cinquante kilomètres seront atteints sous peu, pour être dépassés par la suite.

Il serait, d'ailleurs, faux de croire que les hommes d'aujourd'hui sont supérieurs à leurs prédécesseurs. Je le nie complètement. Si, à l'heure actuelle, ils couvrent des distances plus élevées dans le même laps de temps, ce résultat est dû uniquement au fruit des recherches de leurs devanciers, aux pistes mieux aménagées et aux machines supérieurement construites.

(A suivre.)

LUCIEN PETIT-BRETON.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. MOTTI — *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.